

## การทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

### 2.1 ความหมายและความสำคัญของพฤติกรรม

การปฏิบัติ หมายถึง การประพฤติปฏิบัติเป็นกิจวัตรประจำวัน อันเป็นพฤติกรรมภายนอก การปฏิบัติในที่นี้ จึงเน้นเฉพาะด้านพฤติกรรมเป็นสำคัญ

ราชบัณฑิตยสถาน ได้ให้คำจำกัดความของ พฤติกรรมมนุษย์ ( Human Behavior ) ว่า หมายถึง กิริยาการได้มาภายหลังกำเนิด กล่าวคือ บุคคลจะมีพฤติกรรมเช่นนั้น เพราะ เคยได้ร่วมสังสรรค์กับเพื่อนมนุษย์มากกว่าแล้ว พฤติกรรมมนุษย์ ต่างกับพฤติกรรมที่มีมาในกำเนิดสันดาน อันเป็นสามัญอยู่ในชีวิตสัตว์อื่นทั่วไป ( ราชบัณฑิตยสถาน 2524 : 33 )

ชัยพร วชิชาวุธ ได้ให้คำจำกัดความของพฤติกรรม ( Behavior ) ว่า หมายถึง การกระทำของมนุษย์ การกระทำทุกอย่างของมนุษย์ ไม่ว่าจะการกระทำนั้น ผู้กระทำจะกระทำโดยรู้ตัวหรือไม่รู้ตัว และไม่ว่าคนอื่นจะสังเกตการณ์กระทำได้หรือไม่ก็ตาม การพูด การเดิน การกระพริบตา การได้ยิน การเข้าใจ การรู้สึกโกรธ การคิด ฯลฯ ( ชัยพร วชิชาวุธ 2523 : 1 )

โสภณ ชูพิทกุลชัย ได้ให้คำจำกัดความของพฤติกรรม ( behavior ) ว่า หมายถึง การกระทำกิจกรรมต่างๆ ซึ่งมีสิ่งมีชีวิตและบุคคลอื่น สามารถสังเกตได้ หรือใช้เครื่องมือทดลองได้ เช่น การหัวเราะ การร้องไห้ การกิน การเล่น การนอน ฯลฯ ( โสภณ ชูพิทกุลชัย 2521 : 2 )

ครिया - ประภัสสร นิยมธรรม ได้ให้คำจำกัดความของพฤติกรรม ( Behavior ) ไว้ว่า เป็นการกระทำ หรือการตอบสนอง การกระทำทางจิตวิทยา ของแต่ละบุคคล และเป็นปฏิสัมพันธ์ในการตอบสนอง ต่อสิ่งกระตุ้นทั้งภายในและภายนอก รวมทั้งเป็นกิจกรรมการกระทำต่างๆ ที่เป็นไปอย่างมีจุดหมายสังเกตเห็นได้ หรือเป็นกิจกรรมการกระทำต่างๆ ที่ได้ผ่านการใคร่ครวญมาแล้ว หรือเป็นไปอย่างไม่รู้สึกรู้ตัว ( Robert M.Goldenson 1984 : 90 )

จากคำจำกัดความต่างๆ พอสรุปความหมายของพฤติกรรมได้ว่า

พฤติกรรม หมายถึง การกระทำหรือการตอบสนองของมนุษย์ ต่อสถานการณ์หนึ่งสถานการณ์ใด หรือต่อสิ่งกระตุ้นต่างๆ โดยการกระทำนั้น เป็นไปโดยมีจุดมุ่งหมาย และเป็นไปอย่างใคร่ครวญมาแล้ว หรือเป็นไปอย่างไม่รู้สึกรู้ตัว และไม่ว่าสิ่งมีชีวิตหรือบุคคลอื่น สามารถสังเกตการณ์กระทำนั้นได้หรือไม่ก็ตาม

การศึกษาพฤติกรรมในทางจิตวิทยา ต้องมีการสังเกตพฤติกรรม พฤติกรรมของมนุษย์สามารถจำแนกได้เป็น 2 ประเภท คือ พฤติกรรมภายใน ( Gouvert Behavior ) ซึ่งเป็นการรู้สึก การรับรู้ การจำ การคิดและการตัดสินใจ ซึ่งเป็นความในใจของแต่ละบุคคล และพฤติกรรมภายนอก ( Overt Behavior ) ซึ่งเป็นการกระทำที่คนอื่น สามารถสังเกตได้ เช่น การพูด การเดิน การร้องไห้ การขับรถ ฯลฯ ( ชัยพร วชิชาวุธ 2523 : 3 )

### องค์ประกอบ 7 ประการของพฤติกรรม ( Seven elements in Behavior )

ครอบครัว ( Cronbach ) อธิบายว่า พฤติกรรมของคนเรา มีองค์ประกอบอยู่ 7 ประการ คือ

1. ความมุ่งหมาย ( Gold ) เป็นความต้องการหรือวัตถุประสงค์ที่ทำให้เกิดกิจกรรม คนเราต้องทำกิจกรรมเพื่อสนองความต้องการที่เกิดขึ้น กิจกรรมบางอย่าง ก็ได้ให้ความพอใจหรือสนองความต้องการได้ทันที แต่ความต้องการ หรือวัตถุประสงค์บางอย่าง ก็ต้องใช้เวลาาน จึงจะสามารถบรรลุความต้องการ คนเราจะมีความต้องการหลาย ๆ อย่างในเวลาเดียวกัน และมักจะต้องเลือกสนองความต้องการที่รีบด่วนก่อน และสนองความต้องการที่ห่างไกลภายหลัง

2. ความพร้อม ( Read ) หมายถึง ระดับวุฒิภาวะ หรือความสามารถที่จำเป็นในการกระทำกิจกรรม เพื่อสนองความต้องการ คนเราไม่สามารถสนองความต้องการได้หมดทุกอย่าง ความต้องการบางอย่างอยู่นอกเหนือความสามารถของเขา

3. สถานการณ์ ( Situation ) เป็นเหตุการณ์ที่เปิดโอกาสให้เลือกความต้องการ

4. การแปลความหมาย ( Interpretation ) ก่อนที่คนเราจะทำกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่งลงไป เขาต้องพิจารณาสถานการณ์เสียก่อน แล้วตัดสินใจเลือกวิธีการที่คาดว่าจะให้ความพอใจมากที่สุด

5. การตอบสนอง ( Response ) เป็นการทำกิจกรรม เพื่อสนองความต้องการ โดยใช้วิธีการที่ได้เลือกแล้ว ในขั้นการแปลความหมาย

6. ผลที่ได้รับหรือผลที่ตามมา ( Consequence ) เมื่อทำกิจกรรมแล้ว ย่อมได้รับผลจากการกระทำนั้น ผลที่ได้รับ อาจตรงตามที่คาดคิดไว้ ( Confirm ) หรืออาจตรงข้ามกับที่คาดหมาย ( Contradict )

7. ปฏิกริยาต่อความผิดหวัง ( Reaction to Tharting ) หากคนเราไม่สามารถสนองความต้องการได้ ก็กล่าวได้ว่า เขาประสบกับความผิดหวัง ในกรณีเช่นนี้ เขาอาจจะย้อนกลับไปแปลความหมายของสถานการณ์ใหม่ และเลือกวิธีการตอบสนองใหม่ก็ได้

การปฏิบัติของมนุษย์หรือพฤติกรรมภายนอก เป็นผลมาจาก ( 1 ) ทักษะ ( 2 ) บรรทัดฐานของสังคม ( 3 ) นิสัย และ ( 4 ) ผลที่คาดว่าจะได้รับหลังจากทำพฤติกรรมนั้นๆ แล้ว ( ประภาเพ็ญ สุวรรณ 2520 : 6 )

การพัฒนาพฤติกรรม ขึ้นอยู่กับปัจจัย 3 ประการ คือ ลักษณะทางพันธุกรรม ที่ได้รับมรดกตกทอดจากบิดามารดา สภาพแวดล้อมต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงอยู่เสมอของบุคคล และช่วงชีวิต ซึ่งหมายถึง ระดับการพัฒนาของบุคคล ตั้งแต่อดีตมาจนถึงปัจจุบัน อันเกิดจากอิทธิพลร่วมระหว่าง พันธุกรรมและประสบการณ์ต่างๆ ในอดีต ปัจจัยทั้งสามนี้ จะส่งอิทธิพลร่วมกันเสมอ นักจิตวิทยา จะให้ความสำคัญและสภาพแวดล้อมมากกว่าปัจจัยอื่น นักจิตวิทยา เชื่อว่า พันธุกรรมกำหนดระดับการพัฒนาของมนุษย์ โดยให้มนุษย์มีศักยภาพ ( Potentiality ) แตกต่างกันมาแต่กำเนิด การที่บุคคลจะสามารถพัฒนา ไปถึงขีดสูงสุดของคนได้หรือไม่ ขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมของแต่ละบุคคล ( จรรยา สุวรรณทัต และคณะ 2521 : 37 )



## 2.2 สภาพปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

สภาพปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร อาจมาจากสาเหตุหลัก ๆ จากหลายปัจจัยดังต่อไปนี้ คือ

### 1. ปัจจัยเกี่ยวกับคน

คนหรือผู้ใช้ทางเป็นสิ่งสำคัญมากที่สุดในการจราจรทางบกเพราะเป็นสิ่งแปรผันมากที่สุดต่อปัญหาที่เกิดขึ้น บรรดาผู้ใช้ทางในการจราจรทางบก ได้แก่ ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า และผู้โดยสาร ผู้ขับขี่ยานพาหนะตามกฎหมายกำหนดไว้แต่เพียงว่า สามารถสอบรับใบขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลและจักรยานยนต์ได้เมื่ออายุ 18 ปี บริบูรณ์ ผู้สามารถสอบรับใบอนุญาตขับขี่สาธารณะได้ต้องมีอายุ 25 ปี บริบูรณ์ ส่วนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องมีอายุ 13 ปีบริบูรณ์ แต่กฎหมายไม่ได้กำหนดเพศ,อายุชั้นสูงของผู้ขับขี่ รวมทั้งการศึกษาของผู้ขับขี่ไว้ด้วย ดังนั้น แม้ว่าผู้ขับขี่จะสอบผ่านได้รับใบอนุญาตขับขี่มาแล้วก็อาจกระทำผิดกฎหมายจราจรได้ ดังปรากฏว่า จากสถิติการจับกุมของตำรวจจราจร แต่ละปีมีผู้กระทำผิดและถูกจับกุมไม่น้อยกว่าปีละ 700,000 รายซึ่งเป็นตัวเลขที่น่าวิตกมาก และนอกจากนี้จำนวนประชากรประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร ปัจจุบันตามทะเบียนราษฎร เมื่อสิ้นปี พ.ศ. 2536 มีจำนวน 5,572,712 คน แต่หากรวมกับประชากรของปริมณฑล และจังหวัดใกล้เคียง รวมทั้ง ผู้เดินทางเข้ามาประกอบอาชีพและกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ ความยากจนที่เข้ามาทำงาน นักท่องเที่ยว นักธุรกิจ มีจำนวนมากกว่า 10 ล้านคน ประชากรในกรุงเทพมหานครปี พ.ศ.2532 ที่มี 5,832,843 คน และเป็น 6,477,000 คน ในปี พ.ศ.2534 และเพิ่มมากถึง 7,850,000 คนในปี พ.ศ. 2544 ( กองทะเบียน,2532) นอกจากนี้ จำนวนประชากรยังมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ส่วนหนึ่งเกิดจากการหลั่งไหลของประชากร ในต่างจังหวัดเข้าสู่เมืองหลวง ทั้งนี้เนื่องจาก ปัญหาด้านเศรษฐกิจ และ ปัญหาการพัฒนาชนบท จึงเกิดความจำเป็นในการเดินทาง และก่อให้เกิดปัญหาการจราจรตามมา

### 2.ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะและการขนส่ง

ปริมาณรถยนต์จำนวนยวดยานพาหนะที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานครซึ่งไม่รวมจากต่างจังหวัด ที่เข้ามาใช้พื้นที่ เมื่อสิ้นปี พ.ศ. 2537 มีจำนวน 2,963,043 คัน ในขณะที่เดียวกัน กรุงเทพมหานคร ซึ่งมีพื้นที่ 1,585 ตารางกิโลเมตรมีพื้นที่ผิวการจราจรประมาณ 38.5 ตารางกิโลเมตรมีเพียงร้อยละ 2.45 ของพื้นที่ทั้งหมด ซึ่งต่ำกว่ามาตรฐานสากล และยังมีอัตราการเพิ่มของการก่อสร้างถนนใหม่ซึ่งรับผิดชอบโดยหลายหน่วยงานในอัตราที่มาก เมื่อเปรียบเทียบกับอัตราการเพิ่มของจำนวนรถยนต์ ทั้งนี้ จำนวนรถที่เพิ่มขึ้นทุกวัน เกิดจากการขาดมาตรการควบคุมปริมาณรถยนต์ สภาพการจราจร จึงไม่อาจหลีกเลี่ยงได้เนื่องจาก จำนวนรถยนต์มีมากกว่า ผิวจราจรที่จะรองรับได้จากสถิติรถยนต์ที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานคร ในปี พ.ศ. 2534 มีจำนวนรถยนต์กว่า 2.1 ล้านคัน ส่วนใหญ่เป็นรถยนต์ส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์กว่า 1.07 ล้านคัน และ 0.89 ล้านคัน ตามลำดับ ในขณะที่ ปี พ.ศ. 2535 จำนวนรถยนต์ กลับเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วอย่างเห็นได้ชัด โดยมีรถยนต์จดทะเบียนทั้งสิ้น 2.43 ล้านคัน เป็นรถยนต์ส่วนบุคคลกว่า 1.22 ล้านคัน และรถจักรยานยนต์กว่า 1.04 ล้านคัน ซึ่งอัตราการเพิ่มของรถยนต์ส่วนบุคคลเฉลี่ยประมาณ 0.15 ล้านคันต่อปี หรือร้อยละ 14 หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยวันละ 410 คัน ส่วนอัตราเฉลี่ยการเพิ่มขึ้นของรถจักรยานยนต์

ประมาณ 0.16 ล้านคันต่อปี หรือร้อยละ 18 หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยวันละ 440 คัน โดยรวมแล้ว มีรถยนต์ทุกชนิดเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 273,750 คันต่อปี คาดว่า ในปี พ.ศ. 2539 จะมียอดรถยนต์ที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานครกว่า 3 ล้านคัน

กล่าวกันว่าประมาณร้อยละ 40 ของจำนวนประชากรในปัจจุบัน มีความสำคัญในด้านเศรษฐกิจในจำนวนนี้มีเพียงครึ่งเท่านั้น ที่มีงานสัมพันธ์กับการจราจร กล่าวคือ งานซึ่งจำเป็นต้องเดินทางไปทำงานในปี 2525 มีงานที่สัมพันธ์กับการจราจรอยู่ 808,000 งาน และจะเพิ่มขึ้น 2.2 ล้านงานในปี 2533 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 174

### 3. ปัจจัยเกี่ยวกับการขาดพื้นที่จราจร

การที่พื้นที่ถนนในเขตกรุงเทพมหานคร มีจำนวนน้อยมาก ไม่สามารถรองรับปริมาณรถยนต์ ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ตามสภาวะเศรษฐกิจของประเทศได้ทัน ทั้งนี้ ขณะที่กรุงเทพมหานคร มีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 1,568.7 ตารางกิโลเมตรนั้น พื้นที่ถนนในกรุงเทพมหานคร ( รวมตรอกและซอย ) ทั้งหมด กลับมีพื้นที่เพียง 38.5 ตารางกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 2.45 ของพื้นที่กรุงเทพมหานครทั้งหมด ซึ่งนับว่าน้อยมาก เมื่อเทียบกับมาตรฐานสากล ที่พื้นที่ถนนควรจะเป็น ร้อยละ 20 - 25 ของพื้นที่เมือง เช่น ในกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ มีพื้นที่ถนนคิดเป็นร้อยละ 20 ของพื้นที่เมืองทั้งหมด ส่วนในกรุงนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา มีพื้นที่ถนน ร้อยละ 24 ของพื้นที่เมือง เป็นต้น และปัจจุบันพบว่าปัญหาจากถนนนั้นมีมากเนื่องมาจากสาเหตุดังนี้คือ

- ถนนไม่ได้มาตรฐาน ถนนในประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นแบบเชื่อมโยงเมืองต่อเมือง การที่จะเดินทางระยะไกลต้องผ่านกลางเมือง ก่อให้เกิดการล่าช้าในการเดินทาง ทำให้การจราจรคับคั่งยิ่งขึ้น การจราจรอาจแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือการจราจรผ่านเมืองกับการจราจรภายในเมือง จากการสำรวจในสหรัฐอเมริกาค้นพบว่า ระบบที่ผ่านกลางเมืองเป็นสาเหตุให้ยวดยานผ่านเมืองไปเพิ่มพูนปริมาณการจราจรในเมือง ตั้งแต่ร้อยละ 50-75 ของการจราจรในเมืองนั้น ๆ ในกรุงเทพฯ คาดคะเนได้ว่า ประมาณของยวดยานภายนอกเมืองมาใช้ทางในเมืองวันละ 50,000 คัน

- พื้นที่ถนนเพื่อการจราจรไม่เพียงพอ ในทางทฤษฎีของผังเมือง ระบบถนนที่จะเป็นโครงการสร้างการคมนาคมและขนส่งที่ดีของเมืองโดยทั่วไปแล้วจะจัดให้เมืองมีความเจริญเติบโตทุกด้านตามจำเป็นตามธรรมชาติ และทรัพยากรของเมืองนั้น พื้นที่ของเมืองจะถูกแบ่งออกเป็นตามความจำเป็นในการใช้ประโยชน์ของที่ดินในลักษณะต่าง ๆ โดยถนนประเภทต่าง ๆ เช่น ถนนรอบเมือง ในเมือง นอกเมือง และกลางเมือง เป็นต้น

- ขาดสถานที่จอดรถห่างจากถนน การใช้พื้นที่ในถนนจอดรถ จะทำให้ผิวการจราจรแคบยิ่งขึ้น เท่ากับลดความกว้างของถนนลง 1 ใน 3 (หรือร้อยละ 33) หรือ 1 ใน 2 (หรือร้อยละ 50) ถนนสายสำคัญมีรวมทั้ง 50 สาย และเมื่อต้นปี 2523 กำหนดให้ห้ามจอดรถในถนนสายสำคัญ 39 สาย ในเวลาจราจรคับคั่งเพื่อขยายการจราจรให้มากขึ้น

- ถนนที่มีสะพานเกิดลักษณะคอขวด ทำให้รถคับคั่ง เช่นสะพานพระพุทธยอดฟ้า กับถนนประชาธิปไตย สะพานพระโขนงกับถนนสุขุมวิท เป็นต้น

- ถนนที่มีทางแยกตัดกันทำให้เกิดการหยุดชะงัก



#### 4. ขาดการวางผังเมืองที่ดี

เนื่องจากมีแนวทางและขนาดของถนน ที่ไม่สม่ำเสมอ อันเกิดจากการขาดการวางผังเมืองที่ดี ทำให้ถนนสายหลักต่างๆ ในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่สามารถที่จะควบคุม และใช้ให้เป็นประโยชน์ในด้านการจราจรได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากมีการจอดรถ , การวางสินค้าบนถนน หรือมีตรอก/ซอย มาเชื่อมกับถนนสายหลักมากเกินไป หรือมีจุดกลับรถเป็นจำนวนมากบนถนนสายหลัก รวมทั้ง ลักษณะทางกายภาพของถนนที่บกพร่องต่าง ๆ เช่น การมีสะพานแคบกว่าถนนที่เชื่อมต่อ , รัศมีความโค้งของถนนไม่ได้มาตรฐาน เป็นต้น ลักษณะเช่นนี้ ทำให้ไม่สามารถใช้ถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังก่อให้เกิด ปัญหาการจราจรติดขัดตามมาอีกด้วย นอกจากนี้ สาเหตุสำคัญ ที่เร่งให้สภาพการจราจรในปัจจุบัน ติดขัดมากยิ่งขึ้น เกิดจากการที่ปริมาณรถยนต์ทุกชนิด มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้ถนนและการบริการขนส่งมวลชน ( mass transport system ) มีไม่เพียงพอ และขาดประสิทธิภาพอยู่แล้ว ในการให้บริการแก่ประชาชนได้อย่างสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย จึงทำให้ประชาชนโดยทั่วไป หันมานิยมใช้รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทางกันอย่างมากขึ้น โดยที่รัฐบาลไม่ได้มีมาตรการจำกัดการเพิ่มขึ้น ของรถยนต์อย่างเด็ดขาดแต่อย่างใด

#### 5. พฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน

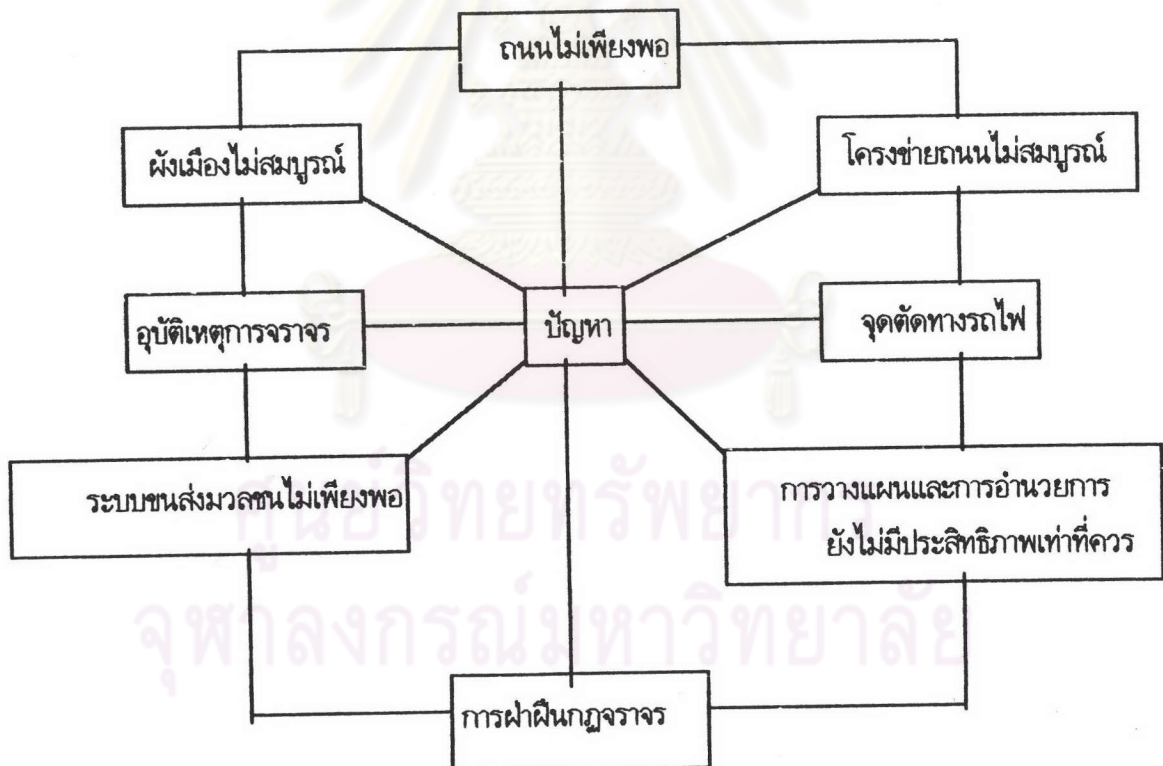
ประชาชนส่วนใหญ่ในกรุงเทพมหานครมีทั้งผู้ขับขี่รถยนต์ ( driver ) คนเดินเท้า ( pedestrian ) และผู้โดยสาร ( passenger ) การเดินทางจะใช้การจราจรทางบกเป็นส่วนใหญ่ ก็เป็นสิ่งที่ผันแปรมากที่สุดต่อปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้น และเป็นที่ยอมรับกันว่าผู้ขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานครเป็นผู้ก่อให้เกิดปัญหาจราจรโดยตรง เฉพาะสาเหตุดังต่อไปนี้

- ความเร่งรีบในการเดินทาง โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน ซึ่งต่างก็ต้องการให้ไปถึงจุดหมายปลายทาง
- ความเห็นแก่ตัวเพื่อความสะดวกของตนเอง ในการเดินทางให้เร็วกว่าผู้อื่น
- ผู้มีอภิสิทธิ์ หรือมีอิทธิพลเมื่อกระทำผิดใด ๆ ก็มีพรรคพวกคอยช่วยเหลือ มักจะไม่คำนึงถึงความเดือดร้อนของผู้อื่น
- ผู้ไม่ทราบเส้นทางมาก่อน หรือไม่เข้าใจ ไม่ทราบกฎจราจรอย่างแท้จริง มักทำให้เกิดอุบัติเหตุ หรือ กีดขวางการสัญจรของผู้อื่น
- ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ทราบกฎจราจรเป็นอย่างดีแต่ไม่ปฏิบัติตาม มีการฝ่าฝืนอยู่เสมอ เช่น จอดรถในที่ห้ามจอด ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ เดินรถผิดช่องทาง เป็นต้น

นอกจากนี้ การก่อสร้างถนนสายใหม่ ต้องใช้เวลาและการลงทุนที่สูงมาก จึงไม่สามารถที่จะก่อสร้างถนนได้ทัน พอที่จะรองรับปริมาณการจราจร ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วได้ สภาพการณ์เช่นนี้ กล่าวได้ว่า เป็นปัจจัยสำคัญที่เร่งให้สภาพการจราจรที่ติดขัดอยู่แล้ว ได้ทวีความเลวร้ายและขยายวงกว้างออกไปมากขึ้นเรื่อย ๆ โดยจะเห็นได้จากการสำรวจความเร็วของรถยนต์ในการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานคร ของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2535 พบว่า ความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์มีต่ำมาก โดยมีอัตราความเร็วเฉลี่ย ประมาณ 10 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเท่านั้น หรือถนนบางสายมีความเร็วต่ำกว่านี้ ในถนนบางสายมีความเร็วเฉลี่ยประมาณ 15 กิโลเมตร

ต่อชั่วโมง ปริมาณการจราจรจะคับคั่งตั้งแต่เช้าถึงค่ำ แม้จะเดินทางนอกเวลาเร่งด่วนก็ตาม ความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ก็ยากที่จะมีความเร็วเฉลี่ยมากกว่า 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ยิ่งกว่านั้น หากมีเหตุการณ์ผิดปกติ เช่น รถเสีย อุบัติเหตุรถชนกัน พายุฝน ก็จะทำให้สภาพการจราจรยิ่งติดขัดมากยิ่งขึ้น การเคลื่อนตัวของรถยนต์ จะเป็นไปได้ช้ามาก ต้องหยุดนิ่งเป็นเวลานาน สภาพการเช่นนี้ กล่าวได้ว่า ปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานครในขณะนี้ เป็นภาวะวิกฤติที่ประชาชน ต้องเผชิญในการดำเนินชีวิตประจำวันอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ทั้งนี้ หากมาตรการในการแก้ไขปัญหการจราจรของรัฐ ไม่ว่าจะเป็นโครงการ แผนงานต่างๆ มิได้บรรลุผลสำเร็จแล้ว หรือรัฐบาลยังขาดศักยภาพและเอกภาพ ในการตัดสินใจในการดำเนินการแก้ไขปัญหการจราจรแล้ว ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้น จากสภาพการจราจรติดขัด จะยิ่งทวีความรุนแรงมากกว่านี้ จนมีอาจจะประเมินความเสียหายที่จะเกิดขึ้นในอนาคตข้างหน้าได้

### แสดงสาเหตุหลักของปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร





ตารางที่ 2.1 รายงานสถิติจำนวนประชากรทั่วกรุงเทพมหานคร ทั้งชายและหญิง เดือน ธันวาคม พ.ศ. 2536

รายชื่อ	ชาย	หญิง	รวม	จำนวนบ้าน
ทั่วประเทศ	29,205,086	29,130,986	58,669,072	13,336,167
กรุงเทพมหานคร	2,760,480	2,812,232	5,572,712	1,472,621
เขตพระนคร	4,537	43,439	47,976	19,682
เขตดุสิต	95,754	77,469	172,890	24,378
เขตหนองจอก	32,662	33,006	65,668	13,881
เขตบางรัก	35,323	35,515	70,838	21,179
เขตบางเขน	120,705	120,906	241,611	82,253
เขตบางกะปิ	11,733	121,659	233,392	64,502
เขตปทุมวัน	59,984	59,903	119,887	27,279
เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย	42,287	41,393	83,680	18,157
เขตพระโขนง	98,110	103,431	201,541	59,694
เขตมีนบุรี	57,119	59,051	116,250	25,220
เขตลาดกระบัง	39,733	41,699	81,432	20,740
เขตยานนาวา	49,850	50,555	100,405	31,265
เขตสัมพันธวงศ์	22,265	20,955	43,220	14,174
เขตพญาไท	98,728	93,277	192,005	25,494
เขตธนบุรี	110,081	110,811	220,892	48,706
เขตบางกอกใหญ่	49,998	50,410	100,408	24,767
เขตห้วยขวาง	42,319	44,934	87,253	25,306
เขตคลองสาน	65,058	66,0436	131,101	29,015
เขตตลิ่งชัน	63,489	66,936	130,425	37,667
เขตบางกอกน้อย	89,454	87,933	177,387	38,369
เขตบางขุนเทียน	65,995	67,505	133,500	47,600
เขตภาษีเจริญ	131,092	136,928	268,020	77,491
เขตหนองแขม	50,369	53,152	103,521	36,964
เขตราชบุรีบูรณะ	83,040	85,933	168,973	50,551
เขตบางพลัด	65,813	69,157	134,970	35,582
เขตดินแดง	83,672	87,262	170,934	43,542
เขตบึงกุ่ม	102,871	111,808	214,479	53,703
เขตสาทร	63,058	64,319	127,377	32,212
เขตบางซื่อ	86,401	88,904	175,305	39,885
เขตจตุจักร	88,573	91,399	179,972	55,515
เขตปวงศ	55,866	59,020	114,886	27,520
เขตคลองเตย	119,197	13,569	242,766	78,717
เขตสวนหลวง	51,328	54,875	106,203	32,238
เขตจอมทอง	82,731	85,031	167,762	44,737
เขตดอนเมือง	115,605	112,197	227,802	74,469
เขตราชเทวี	54,945	56,092	111,037	21,662

**ตารางที่ 2.2**  
**จำนวนรถที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามประเภท**  
**ณ. วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2537**

ประเภทรถยนต์	ทั่วประเทศ	ส่วนกลาง	ส่วนภูมิภาค
รวมทั้งหมด	12,579,903	2,963,043	9,616,860
ก. รถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วย รถยนต์ รวม	11,974,342	2,854,423	9,119,919
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	1,265,030	880,446	378,584
รถยนต์ส่วนบุคคลเกิน 7 คน	583,797	328,909	205,316
รถบรรทุกส่วนบุคคล	1,625,041	323,902	1,301,139
รถสามล้อส่วนบุคคล	3,619	871	2,748
รถรับจ้างระหว่างจังหวัด	357	292	65
รถรับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน	48,846	45,969	2,577
รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง	9,158	8,497	561
รถยนต์รับจ้างสามล้อ	51,040	7,406	43,084
รถยนต์บริการธุรกิจ	927	704	223
รถบริการทัศนาจร	694	665	29
รถบริการให้เช่า	465	465	-
รถจักรยานยนต์	8,248,303	1,233,903	2,014,800
รถแทรกเตอร์	86,054	13,860	72,194
รถบดถนน	4,575	2,515	2,060
รถใช้งานการเกษตรกรรม	93,283	69	93,214
รถพ่วง	3,153	778	2,375
ข. รถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วย การขนส่งทางบก	86,195	24,139	62,056
รวม			
รถโดยสาร			
รถบรรทุก			
ล้อเลื่อน			

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม



ตารางที่ 2.3 ที่สถิติการจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างไม่เกิน 7 คน

ปี พ.ศ.	กรุงเทพมหานคร	ต่างจังหวัด
2533	13,493	2,858
2534	13,493	2,858
2535	18,505	2,967
2536	35,967	2,967
2537	45,969	2,877
2538	49,112	2,479

ตารางที่ 2.4 เปรียบเทียบสัดส่วนบริการผู้โดยสารของระบบขนส่งสาธารณะต่างๆ  
( ณ. เดือน ธันวาคม พ.ศ. 2536 )

ระบบ	จำนวนของ แต่ระบบ	จำนวนการ โดยสารต่อวัน ( 1,000 เที่ยว )	ร้อยละของ การเดินทาง ทั้งหมด	ค่าโดยสาร ( บาท )	เจ้าของ
รถประจำทางธรรมดา	5,385	5,250	53.46	2.5 - 3.5	ขสมก.
รถประจำทางปรับอากาศ	1,169	540	5.50	6.0 - 10.0	ขสมก.
รถเมล์เล็ก	2,028	1,150	11.71	2.5	เอกชน
รถเมล์เล็กปรับอากาศ	400	100	1.08	15.0	เอกชน
<b>รวม</b>	<b>8,982</b>	<b>7,040</b>	<b>71.69</b>	-	
แท็กซี่	30,000	900	9.17	อย่างต่ำ 35 * 1	เอกชน
สี่ล้อเล็ก	8,000	360	3.67	~ 20 - 60	เอกชน
สามล้อ	7,500	330	3.37	~ 20 - 60	เอกชน
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	24,000	735	7.49	3 - 10 * 2	เอกชน
รถไฟ		40	0.41	ไม่มีข้อมูล	รฟท.
เรือ		412	4.2	เรือข้ามฟาก 1 * 3 เรืออื่นๆ 4 - 15	เอกชน
<b>รวมทั้งหมด</b>		<b>9,820</b>	<b>100.00</b>		

ที่มา: โครงการศึกษาระบบโครงข่ายการขนส่งสาธารณะ รายงานผลการศึกษา ปี พ.ศ. 2537 ของ สจร.

ตารางที่ 2.5 แสดงการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

	ความต้องการในการเดินทาง	ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทาง	ใช้วีจราจรคิดเป็นร้อยละ
การเดินทางในปี พ.ศ. 2537	15.8 ล้านเที่ยว	70 %	30 %
การเดินทางในปี พ.ศ. 2538	19.5 ล้านเที่ยว		
การเพิ่มคิดเป็นร้อยละ	2.7 ต่อปี		

ที่มา: 1. การศึกษาโครงการปรับแผนแม่บทเพื่อการแก้ไขปัญหาการจราจรในกทม. และปริมณฑล ปี พ.ศ. 2537  
2. โครงการศึกษาระบบโครงข่ายการขนส่งสาธารณะปี พ.ศ. 2537

รายชื่อทางแยกที่มีปัญหาจราจรในกรุงเทพฯ

แยกพระรามเก้า  
แยกหลักสี่  
แยกเพลินจิต  
แยกประตูนํ้า  
แยกอนุสาวรีย์ชัย  
แยกศาลาแดง  
แยกคลองตัน  
แยกสีลม  
แยกกษัตริย์ศึก  
แยกสีลม-คอนแวนต์  
แยกควนเพชรบุรี  
แยกวงเวียนใหญ่  
แยกคลองเตย  
แยกวชิระ  
สี่แยกบางกะปิ  
แยกสรรพฐ  
แยกปากซอยภาวนา  
แยกอ่อนนุช  
แยกพงษ์พระราม

แยกโคก-สุขุมวิท  
แยกบางเขน  
แยกราชประสงค์  
แยกมักกะสัน  
แยกอุรุพงษ์  
แยกสุรศักดิ์  
แยกลำสาลี  
แยกเกษมราชมรินทร์  
แยกเอกมัย  
แยกท่าพระ  
แยกเกษตร  
แยกเฉลิมเผ่า  
แยกซังฮี้  
แยกประชาชนอุตุล  
แยกเทพารักษ์  
แยกวังหิน  
สามแยกพระโขนง  
แยกสะพานควาย  
แยกราชเทวี

แยกโคก-เพชรบุรี  
ห้าแยกลาดพร้าว  
แยกปทุมวัน  
แยกดินแดง  
แยกวิฑู  
แยกบางนา  
แยกรามคำแหง  
แยกวงเวียนหลักสี่  
แยกมโหสถวรรค์  
แยกบางพลัด  
แยกพงษ์เพชร  
แยกผ่านพิภพ  
แยกรัชดา-ลาดพร้าว  
สามแยกบางกะปิ  
สามแยกปู่เจ้า  
แยกเสนานิคม  
แยกซอยสุขุมวิท  
แยกพญาไท  
แยกยมราช



แยกเซนต์หลุยส์ 3  
แยกกล้วยน้ำไทย  
แยกบางนา  
ด่านเก็บเงินบางนา  
แยกวงศ์สว่าง  
แยกคลองเตย

แยกเหม่งจ๋าย  
แยกประชาสงค์เคราะห์  
แยกสามย่าน  
ด่านเก็บเงินดินแดง  
แยกหน้าดินดำ  
แยกบางปะแก้ว

แยกวัดศรีเยี่ยม  
ใต้ด่วนพระราม 4  
แยกมิตรสัมพันธ์  
แยกต่างระดับจิมพลี  
สามเหลี่ยมดินแดง  
แยกตากสิน

ที่มา: บริษัท แปซิฟิค คอร์ปอเรชั่น จำกัด ปี พ.ศ. 2536

ในการลงทุนแก้ไขปัญหาการจราจรใน กรุงเทพฯ และปริมณฑล ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 ( พ.ศ. 2535 - พ.ศ. 2539 )

1. ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 หน่วยงานของรัฐ ที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการจราจรและขนส่ง ได้กำหนดวงเงินลงทุน เพื่อใช้เป็นค่าใช้จ่ายในการ แก้ไขปัญหาจราจรใน กรุงเทพฯ และปริมณฑล รวม 178 โครงการ วงเงินลงทุน 416,432 ล้านบาท

2. สัดส่วนการลงทุนของ โครงการแก้ไขปัญหาจราจรใน กรุงเทพฯ และปริมณฑล ของหน่วยงานต่างๆ ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 เป็นการลงทุนเพื่อพัฒนา ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ สูงสุด คิดเป็นร้อยละ 34.4 การลงทุนเพื่อพัฒนาระบบทางด่วน คิดเป็นร้อยละ 33.6 และระบบถนนสายหลัก สายรอง สะพาน และการจัดการจราจร คิดเป็นร้อยละ 30.7 และ 1.3 ตามลำดับ

3. โครงการการลงทุน เพื่อการแก้ไขปัญหาจราจรใน กรุงเทพฯ และปริมณฑล ส่วนใหญ่มุ่งเน้น ด้านการพัฒนาขนส่งมวลชนสาธารณะ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ระบบรถไฟฟ้าเป็นสำคัญ ทั้งนี้ เพราะต้องการสร้างทางเลือกในการเดินทางที่มีประสิทธิภาพ ให้ประชาชนอีกทั้ง โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในอนาคต เป็นตัวชี้้นำในการพัฒนา กรุงเทพฯ และปริมณฑล ในระยะยาว

ศูนย์วิทยพัทยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2.6 แสดงวงเงินลงทุนในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535 - พ.ศ. 2539) ของหน่วยงานรัฐ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

ลำดับ	หน่วยงาน	จำนวนโครงการ ( ล้านบาท )	เงินลงทุน	ร้อยละ
1	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	4	128,879	30.9
2	กรมทางหลวง	79	83,084	19.9
3	การรถไฟแห่งประเทศไทย	1	81,823	19.6
4	องค์การรถไฟฟ้ามหานคร	1	43,003	10.5
5	กรุงเทพมหานคร	63	36,963	8.9
6	กรมโยธาธิการ	20	37,260	8.9
7	กรมการขนส่งทางบก	1	2,600	0.6
8	กรมตำรวจ	3	792	0.19
9	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มหานคร	2	600	0.14
10	กระทรวงศึกษาธิการ	1	500	0.12
11	สำนักคณะกรรมการจัดระบบ การจราจรทางบก	3	340	0.08
	รวม	178	416,432	100.00

ศูนย์วิทยพัทยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ตารางที่ 2.7 แสดงงบประมาณการลงทุนแก้ไขปัญหาการจราจรในกทม.และปริมณฑล ช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 ( พ.ศ. 2535 - พ.ศ. 2539 )

ลำดับ	โครงการแก้ไขปัญหาการจราจร	เงินลงทุน ( ล้านบาท )
1	ระบบขนส่งสาธารณะ 1.1 โครงการรถไฟฟ้าทวนนคร 1.2 โครงการรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร 1.3 โครงการรถไฟฟ้าชุมชนและทางด่วนยกระดับ	43,603 18,000 81,823
2	ระบบทางด่วน 2.1 ทางด่วนขั้นที่ 2 2.2 รามอินทรา - อ่างนครงค์ 2.3 ทางด่วนขั้นที่ 4 2.4 ทางยกระดับในถนนวิภาวดี	49,937 26,620 40 11,000
3	ระบบโครงข่ายถนนสายหลัก สายรอง และสะพาน 3.1 กทม. 81 โครงการ ( ยกเว้นโครงการที่แล้วเสร็จ ) 3.2 กรมโยธาธิการ 20 โครงการ 3.3 กรมทางหลวง 80 โครงการ ( ยกเว้นโครงการที่แล้วเสร็จ )	18,463 37,260 72,054
4	การจัดระบบการจราจร 4.1 โครงการ ATC 4.2 โครงการจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้าชานเมือง 4.3 แผนการบริการทางสังคม ( แผนงานด้านการจราจร ) 4.4 โครงการ CCTV 4.5 โครงการรณรงค์วินัยจราจร 4.6 โครงการ BTPU II 4.7 โครงการปรับแผนแม่บทเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร 4.8 โครงการจัดระบบรถโรงเรียน 4.9 โครงการศูนย์ไบสิ่งไบซ์ที่ 4.10 โครงการเดินรถสายปรับอากาศด้วยก๊าซธรรมชาติ 4.11 โครงการเดินรถโดยสารขนาดเล็กปรับอากาศ	500 2,600 349 193 75 250 15 500 250 400 200

ที่มา : ข้อมูลของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ตารางที่ 2.8 แสดงสัดส่วน การลงทุนโครงการแก้ไขปัญหาการจราจร ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลใน ช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ( ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2535 - พ.ศ. 2539 )

ลำดับที่	โครงการ	จำนวนโครงการ	วงเงินลงทุน ( ล้านบาท )	ร้อยละ
1	ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ	3	143,426	34.4
2	ระบบทางด่วน	5	139,879	33.6
3	ระบบถนนสายหลัก สายรอง สะพาน	159	127,777	30.7
4	การจัดระบบการจราจร	11	5,332	1.3
รวม		178	416,432	100.0

ซึ่งจากการวิเคราะห์ของสำนักงานคณะกรรมการจัดการจราจรทางบกเห็นว่า แนวโน้มสภาพการจราจรในปี พ.ศ. 2539 ของพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล ( 5 จังหวัด คือ นนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม สมุทรปราการ และสมุทรสาคร ) ซึ่งสรุปผลได้ดังนี้

1. ปริมาณการเดินทาง ( travel demand ) ของประชากร จะเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2538 ประมาณ 8 % โดยในปี พ.ศ. 2538 มีปริมาณการเดินทางในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน 302000 เที่ยว/ชั่วโมง และในปี พ.ศ. 2539 จะเพิ่มขึ้นเป็น 326,000 เที่ยว/ชั่วโมง สาเหตุของการเพิ่มปริมาณการเดินทางนี้ เนื่องจาก การเพิ่มของจำนวนอัตราครอบครองรถยนต์ ที่เป็นสาเหตุหลัก ส่วนจำนวนประชากรและรายได้ที่เพิ่มขึ้น เป็นสาเหตุรอง

2. ผลการวิเคราะห์ภาพรวม ของสภาพการจราจร ในปี พ.ศ. 2539 โดยใช้ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง ( average travel speed ) ในช่วงเวลาเร่งด่วน เป็นเครื่องชี้วัด พบว่า หากไม่มีมาตรการที่มีประสิทธิภาพ การเดินทางในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล จะมีความเร็วเฉลี่ยลดลง จากปี พ.ศ. 2538 ดังนี้ คือ

2.1 ในเขตพื้นที่ชั้นใน ของกรุงเทพฯ ( บริเวณพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ ) มี พ.ศ. 2538 มีความเร็วเฉลี่ย 9.0 กม./ชม. ปี พ.ศ. 2539 มีความเร็วเฉลี่ยลดลงเหลือ 8.7 กม./ชม. ( ลดลงร้อยละ 3.3 )

2.2 เขตพื้นที่วงแหวนรัชดาภิเษก ปี พ.ศ. 2538 มีความเร็วเฉลี่ย 14.1 กม./ชม. ปี พ.ศ. 2539 มีความเร็วเฉลี่ยลดลงเหลือ 13.8 กม./ชม.

2.3 เขตเชื่อมต่อระหว่าง วงแหวนรัชดาภิเษกกับ วงแหวนรอบนอก ด้านทิศตะวันออก ปี พ.ศ. 2538 มีความเร็วเฉลี่ย 23.6 กม./ชม. ปี พ.ศ. 2539 มีความเร็วเฉลี่ยลดลงเหลือ 22.8 กม./ชม. กับด้านทิศตะวันออก ปี พ.ศ. 2538 มีความเร็วเฉลี่ย 25.7 กม./ชม. ปี พ.ศ. 2539 มีความเร็วเฉลี่ยลดลงเหลือ 25.2 กม./ชม. ( ลดลงร้อยละ 3.4 )

2.4 บนทางด่วนสายที่ 1 ปี พ.ศ. 2538 มีความเร็วเฉลี่ย 28.3 กม./ชม. ในปี พ.ศ. 2539 มีความเร็วเฉลี่ยลดลงเหลือ 27.6 กม./ชม. ( ลดลงร้อยละ 2.5 )



2.5 บนทางด่วนสายที่ 2 ปี พ.ศ. 2538 มีความเร็วเฉลี่ย 37.2 กม./ชม. ในปี พ.ศ. 2539 มีความเร็วเฉลี่ยลดลงเหลือ 36.9 กม./ชม. ( ลดลงร้อยละ 0.8 )

2.6 บนดอนเมืองโทลล์เวย์ ปี พ.ศ. 2538 มีความเร็วเฉลี่ย 45.0 กม./ชม. ในปี พ.ศ. 2539 มีความเร็วเฉลี่ยลดลงเหลือ 44.4 กม./ชม. ( ลดลงร้อยละ 1.3 )

ซึ่ง จากผลของการวิเคราะห์ดังกล่าว มีสมมุติฐานว่า จำนวนยานพาหนะปี พ.ศ. 2539 เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ต่อปี รวมทั้งการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ เช่น โครงการระบบขนส่งมวลชน โครงการระบบทางด่วน ระบบถนนสายหลัก สายรอง ยังไม่สมบูรณ์ ส่วนใหญ่ยังใช้การไม่ได้ในปี พ.ศ. 2539 จึงทำให้ภาพรวมของการจราจร ลดลงทุกพื้นที่ ดังนั้น ในการแก้ไขปัญหา จำเป็นจะต้องนำมาตราการอื่นมาเสริมให้มากขึ้น เช่น การจัดระบบควบคุมการจราจรใหม่ ให้ความสำคัญแก่ รถโดยสารประจำทาง ก่อนรถยนต์ส่วนตัว อย่างชัดเจน กระจายการรวมตัวของการเดินทาง ลดระยะเวลาในการเดินทาง ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว โดยเพิ่มความสะดวกในการใช้รถโดยสารประจำทาง และรถกึ่งสาธารณะ เช่น รถแท็กซี่ ฯ ส่งเสริมการเดินทางทางน้ำ และรถไฟฟ้าในเมืองให้มากขึ้น ลดการตัดกระแสจราจรอย่างจริงจัง

ทั้งนี้ มาตรการทั้งหลาย จะเกิดผลในทางปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ จะต้องอาศัยทั้งภาครัฐบาล ทั้งในระดับนโยบาย และระดับปฏิบัติตลอดจน ภาพเอกชน โดยเฉพาะประชาชนทุกคน เพื่อจะทำให้สภาพการจราจร ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยรวมมีสภาพที่ดีขึ้น ลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจ ความเสื่อมโทรมของสุขภาพจิต และลดปัญหาของสิ่งแวดล้อมจากที่กำลังประสบกันอยู่ในปัจจุบัน

การพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีโดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการคมนาคมการขนส่งทำให้การสัญจรไปมาอย่างรวดเร็ว จึงทำให้ปัญหารุนแรงที่เกิดจากอุบัติเหตุเพิ่มสูงอย่างมาก จากการสำรวจขององค์การอนามัยโลกพบว่า ประเทศที่กำลังพัฒนา มีอุบัติเหตุจราจรทางบกเป็นสาเหตุสำคัญอันหนึ่ง ที่ทำให้คนเสียชีวิตและทรัพย์สิน ความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุจราจรมีทั้งความสูญเสียทางกายภาพ ( Human Less ) ความสูญเสียทางจิตใจและสังคม ( Psychological and Social Less ) และความสูญเสียทางเศรษฐกิจ ( Economic Less ) ส่วนความสูญเสียทางจิตใจและสังคมนั้น ได้แก่ความสูญเสียที่เป็นนามธรรมที่ไม่อาจวัดได้ ขึ้นอยู่กับความคิดความรู้สึกของผู้ประสบภัย อย่างไรก็ตามก็ตีความความรู้สึกที่นับว่ายิ่งใหญ่ได้แก่ มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน

ผลกระทบจากอุบัติเหตุบนท้องถนนในแต่ละปีก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างมหากาล ความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมในแง่ของมูลค่าทางตรงและทางอ้อมที่วัดได้และที่วัดค่าไม่ได้ มูลค่าทางตรงที่วัดค่าได้ ได้แก่ ความเสียหายของยานพาหนะและทรัพย์สินอื่น ๆ มูลค่าในการรักษาพยาบาลผู้บาดเจ็บ มูลค่าความเสียหายที่ก่อให้เกิดความล่าช้าแก่ผู้ใช้ถนนอื่น ๆ และมูลค่าในการจัดการซึ่งได้แก่มูลค่าที่เกิดแก่ ตำรวจ ศาล และประกันภัย ตลอดจนมูลค่าในการจัดทำพิธีศพให้กับผู้ตาย สำหรับมูลค่าโดยตรงที่วัดค่าไม่ได้คืออารมณ์เนื่องจากการตาย บาดเจ็บและก่อให้เกิดความปวดร้าว ความหวาดกลัวและทรมานที่เกิดแก่ผู้เคราะห์ร้ายและผู้พบเห็น

เหตุการณ์จึงไม่สามารถจะประเมินค่าออกมาเป็นเงินได้  
กรุงเทพมหานคร ดังตารางต่อไปนี้

ซึ่งสถิติในการเกิดอุบัติเหตุในรอบปี ในเขตพื้นที่

ตารางที่ 2.9 สถิติจำนวน คน ยานพาหนะ ที่เกิดอุบัติเหตุ ทหารอากาศ ปี พ.ศ. 2537

จำนวนคน / ยานพาหนะ	ม . ค . - มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	รวม	เฉลี่ย / เดือน
รับแจ้ง ( ราย )	48,589	9,677	8,928	67,194	8,399
คนเดินเท้า	2,112	379	376	2,867	358
รถจักรยาน	616	235	175	1,026	128
รถสามล้อ	464	96	82	642	80
รถจักรยานยนต์	21,998	3,749	3,662	29,409	3,676
รถสามล้อเครื่อง	2,039	371	372	2,782	348
รถยนต์นั่ง	24,465	4,467	4,810	33,742	4,218
รถโดยสารขนาดเล็ก ( ตู้ )	1,290	264	237	1,791	224
รถโดยสารขนาดเล็ก ( ปิคอัพ )	11,895	2,040	2,393	16,328	2,041
รถโดยสารขนาดใหญ่	2,439	685	483	3,607	451
รถบรรทุก 6 ล้อ , 10 ล้อ หรือมากกว่า	6,415	1,420	1,450	9,285	1,161
รถอีแต่น	130	24	14	168	21
รถแท็กซี่	500	253	348	1,101	138
รถอื่นๆ	521	170	30	721	90
รวม	123,473	23,830	23,360	170,663	21,333

ที่มา: ศูนย์ข้อมูลสนเทศสถานการณอุบัติเหตุจรวจทางบก

สำหรับสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรนั้น

พัชรา กาญจนวิทย์ ( 2522:34-36 ) ได้สรุปว่า อุบัติเหตุจากการจราจรมีสาเหตุดังนี้

- 1.คนขับรถ เป็นสาเหตุที่สำคัญและแก้ไขได้มาก เกิดจากขาดความระมัดระวัง ขับรถด้วยความเร็วสูง ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร และความผิดปกติทางร่างกาย เป็นต้น
- 2.ผู้โดยสาร คนเดินเท้า หรือสัตว์เลี้ยง เนื่องจากการข้ามถนนไม่ระวัง ตกจากรถ ขึ้นหรือลงรถไม่ระมัดระวัง ข้ามถนนโดยออกจากหน้าหรือท้ายรถ ลื่นหรือล้มเป็นสมบนถนน
- 3.สภาพของถนนและดินฟ้าอากาศ โดยอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนมากเป็นอุบัติเหตุที่เกิดบนเส้นทางตรง ขณะที่ดินฟ้าอากาศแจ่มใสมากกว่าที่จะเกิดบนทางขรุขระหรือดินฟ้าอากาศไม่ดี ทั้งนี้เพราะสภาพดินฟ้าอากาศและทางดี ทำให้ขับรถเร็วขาดความระมัดระวัง



4.สภาพของรถชำรุดบกพร่อง ลักษณะชำรุดบกพร่องที่มีมาก ได้แก่ ยางแตกห้ามล้อแตก คันส่ง หลุด เพลาขาด และสาเหตุอื่นๆ อีกเล็กน้อย เช่น ไม่มีไฟท้าย ไฟหลัง หรือสภาพเครื่องยนต์เสื่อม เป็นต้น

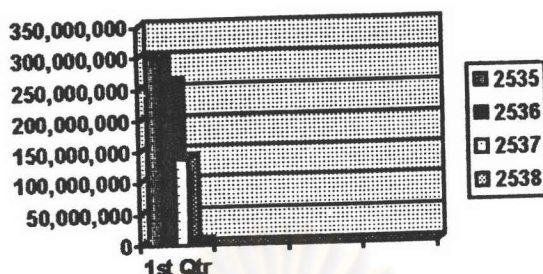
ตารางที่ 2.10 แสดงสถิติสาเหตุที่เกิดอุบัติเหตุในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2537

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น	ม.ค.- มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	รวม	เฉลี่ย / เดือน
1. ชับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด	5,827	991	1,163	7,981	998
2. ตัดหน้าระยะกระชั้นชิด	4,637	918	789	6,344	793
3. แชนงรถอย่างผิดกฎหมาย	5,182	711	983	6,876	860
4. ชับรถไม่ใช้แสงสว่างตามกำหนด	667	38	24	729	91
5. ไม่ให้สัญญาณจอด/ชลอ/เลี้ยว	2,272	409	336	3,017	377
6. ผ่าฝืนป้ายหยุดขณะออกจากทางแยก	1,516	263	450	2,229	279
7. ผ่าฝืนสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร	3,469	515	875	4,859	607
8. ไม่ชับรถในช่องทางเดินรถซ้ายสุดในถนนที่มี 4 ช่องทาง	1,806	247	451	2,504	313
9. รถเสียไม่แสดงสัญญาณตามที่กำหนด	154	42	33	229	29
10. บรรทุกเกินอัตรา	139	50	71	260	33
11. ชับรถไม่ชำนาญ/ไม่เป็น	294	43	63	400	50
12. อุปกรณ์ชำรุด	780	141	109	1,030	129
13. เมาสูรา	296	19	48	363	45
14. หลับใน	77	24	15	116	15
15. เสพสุราออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท	102	13	19	134	17
16. สัตว์พาหนะวิ่งตัดหน้า	36	3	6	45	6
17. อื่นๆ					
- ชับรถชิดช่องทาง , ชับคล้อมเลน	496	137	147	780	98
- ตามกระชั้นชิด	595	183	378	1,156	145
- ไม่ยอมให้รถมีสิทธิไปก่อน	1,496	67	23	1,586	198
- อื่นๆ	3,552	415	612	4,579	572
- ไม่แจ้ง	960	1,880	476	3,316	415
<b>รวม</b>	<b>34,353</b>	<b>7,109</b>	<b>7,971</b>	<b>48,533</b>	<b>6,067</b>

ที่มา: ศูนย์ข้อมูลข้อเสนอเทศสถานการณ์

อุบัติเหตุจราจรทางบก

## 2.11 เปรียบเทียบอัตราค่าปรับผลการจับกุมผู้กระทำความผิดในปีต่างๆ



หมายเหตุ ปี 2538 ( 3 เดือน)

## 2.3 ปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจร

### 2.3.1 สาเหตุของการกระทำความผิดเกี่ยวกับกฎจราจร

ปัญหาการกระทำความผิดเกี่ยวกับ การจราจรในกรุงเทพฯ นั้น ได้มีการศึกษาถึงสาเหตุไว้ คราวภูมิพนัสขาว ( 2526 : 3 ) พบว่า สาเหตุการเกิดปัญหาการจราจรนั้น เนื่องจากเกิดการแก่งแย่งทางกัน

1. การเร่งรีบในการเดินทาง โดยเฉพาะ ในเวลาเร่งรีบช่วงเช้าและเย็น ซึ่งต่างฝ่ายต่างต้องการถึงจุดหมายให้ทันเวลา โดยไม่ยอมให้เสียเวลาให้กับคนอื่น แม้แต่เพียงเล็กน้อย เกิดการแย่งชิงทางกัน

2. ความเห็นแก่ตัว เพื่อสะดวกแก่ตนเอง ในการที่จะเคลื่อนรถไปได้เร็วกว่าคนอื่น เช่น การหยุดรถในช่องทางจราจร ชับรถคล่อมทางจราจร

3. การตัดสินใจเจ้าชุนมูสนาย ถือตัวเป็นใหญ่ มีสิทธิที่จะทำอะไรก็ได้ โดยไม่คำนึงถึงบุคคลอื่น เช่น ชับรถกีดกันผู้อื่นไม่ให้แซงตน แต่ตนเองต้องการแซงรถคันอื่น

4. พวกที่มีอภิสิทธิ์ มีพรรคพวกคอยช่วยเหลือ เมื่อตนกระทำความผิด พวกนี้มักจะไม่ค่อยคำนึงถึงความเดือดร้อนของผู้อื่น ชับรถตามใจตนเอง

5. พวกไม่รู้จักกฎจราจร หรือรู้บ้างไม่รู้บ้าง หรือแกล้งทำเป็นไม่รู้ เอาหูไปนาเอาตาไปไร่ หรือพวกที่ขับรถที่ไม่เคยศึกษาเส้นทางมาก่อน มักขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ หรือกีดขวางทางสัญจรของผู้อื่น

### 2.3.2 ลักษณะการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร

การกระทำความผิดอาญานั้น สามารถแยกได้เป็น

1. การกระทำความผิดที่เป็นความผิดในตัวเอง ( MALA IN SE )

เป็นการกระทำความผิดที่ร้ายแรง เช่น ปล้นทรัพย์ ทำร้ายผู้อื่นจนถึงแก่ความตาย เป็นต้น



## 2. การกระทำความผิดที่กฎหมายกำหนดเป็นข้อห้าม ( MALA PROHIBITA )

มีลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อย แต่กฎหมายได้บัญญัติไว้เป็นข้อห้าม เพื่อจุดประสงค์ให้มนุษย์ในสังคม อยู่กันอย่างเป็นระเบียบ เรียบร้อย ความผิดประเภทนี้ เกิดขึ้นทุกวัน และมีจำนวนมาก ๆ เช่น การเล่นการพนัน การค้าประเวณี และการกระทำความผิดทางกฎหมายจราจร

สำหรับการกระทำความผิดเกี่ยวกับ การจราจรนั้น จัดอยู่ในประเภท MALA PROHIBITA และสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ

1. การฝ่าฝืนด้วยการจอดรถ ( Parking violations ) หมายถึง การกระทำความผิดหลังจากที่ได้หยุด หรือ จอดรถแล้ว เช่น การจอดรถซ้อนคัน หยุดรถในเขตเครื่องหมายห้ามจอด

2. การฝ่าฝืนด้วยการขับเคลื่อน ( Moving violations ) หมายถึง การที่ผู้ขับขี่ได้กระทำความผิด ขณะกำลังอยู่ในระหว่างการขับขี่รถยนต์ เช่น การขับเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนด การขับซิวฝ่าฝืนสัญญาณจราจร การแซงรถในที่คับขัน เป็นต้น

ลักษณะการกระทำความผิดที่เกี่ยวกับ การจราจรนี้ พบว่า ในกรุงเทพมหานคร มีผู้กระทำความผิด ที่มีใบสั่งของเจ้าพนักงาน

การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ถูกจัดอยู่ในประเภท การกระทำความผิดกฎหมายบัญญัติ เป็นข้อห้าม ( Mala prohibita ) ด้วย ซึ่งมีลักษณะสำคัญพอที่จะกล่าวได้ 2 ประการ

1. การฝ่าฝืนกฎหมายการขับเคลื่อน ( Moving Violation ) หมายถึง การที่ผู้กระทำความผิด ขณะที่กำลังอยู่ในระหว่าง การขับขี่รถยนต์นั้น เช่น การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การแซงในที่คับขัน การเดินรถผิดช่องทาง

2. การฝ่าฝืนการจอดรถ ( Parking Violation ) หมายถึง การที่ผู้ขับขี่ได้กระทำความผิด หลังจากได้หยุดรถหรือจอดรถแล้ว ได้แก่ ความผิดฐานจอดรถในที่ห้ามจอด จอดรถในเขตป้ายหยุดรถประจำทาง จอดรถซ้อนคัน จอดรถบริเวณหัวเลี้ยว ทางแยก จอดรถบนทางเท้า โดยไม่มีเหตุจำเป็น เป็นต้น

Packer ( 1968 : 296 ) ได้ให้หลักการไว้ 6 ประการ ในอันที่จะถือได้ว่า ได้กระทำความผิดนั้น ควรเป็นความผิดทางอาญาหรือไม่นั้น ดังต่อไปนี้

1. การกระทำนั้น เป็นที่เห็นได้ชัดเจนในหมู่คนส่วนมากกว่า เป็นการกระทำที่เป็นการกระแทกกระเทือนต่อสังคม และหมู่ชนส่วนมาก มิได้ให้อภัยต่อการกระทำความผิดนั้น

2. การกระทำดังกล่าว เป็นการกระทำผิดทางอาญาแล้ว จะไม่ขัดแย้งต่อวัตถุประสงค์ ของการลงโทษ แต่ประการต่าง ๆ

3. การปราบปรามการกระทำความผิดนั้น คือ การกระทำความผิดทางอาญาจะไม่มีผล เป็นการลดการกระทำที่สังคมเห็นว่า ถูกต้องให้น้อยลงไป

4. หากเป็นความผิดทางอาญาแล้ว จะมีการบังคับกฎหมาย อย่างสม่ำเสมอและเท่าเทียมกัน

5. การใช้กระบวนการยุติธรรม ทางอาญากับการกระทำความผิดดังกล่าว จะไม่มีผลทำให้เกิดการใช้กระบวนการอย่างนั้น เกินขีดความสามารถ ทั้งคุณภาพและปริมาณ

6. ไม่มีมาตรการควบคุม อย่างสมเหตุสมผลอื่นๆ แล้วนอกจากการใช้กฎหมายอาญากับกรณีที่เกิดขึ้น

จึงเห็นได้ว่า ความผิดเกี่ยวกับการจลาจล ได้ผ่านหลักเกณฑ์ดังกล่าว เพราะ การกระทำก่อให้เกิดความกระทบกระเทือนต่อ ชีวิต ทรัพย์สิน ของคนหมู่มาก อีกทั้งยังจำเป็นจะต้องมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างสม่ำเสมอ และเท่าเทียมกัน

Ross ( 1967 : 312 ) ได้ให้ความเห็นว่า การฝ่าฝืนกฎหมายจลาจลนั้น เป็นการประกอบอาชญากรรมที่เรียกว่า " อาชญากรรมพื้นฐาน " ซึ่งต้องประกอบไปด้วยหลักเกณฑ์ ดังนี้คือ

1.จากสังคมที่สับสน ความเจริญก้าวหน้า ทางเทคนิคของยานพาหนะ จะเป็นเครื่องกำหนดความต้องการในเรื่องกฎเกณฑ์ ข้อบังคับนี้ ก็ไม่ใช่เป็นความต้องการที่เร่งด่วน ของคนใดคนหนึ่งโดยเฉพาะ

2. การกำหนดกฎหมายขึ้นเพื่อ เป็นกฎเกณฑ์ สำหรับสภาวะการณ์เช่นนี้ โดยเพิ่มรายละเอียดที่มากขึ้นกว่าเดิม จะเป็นการจัดแบ่งประเภทอาชญากรรม ซึ่งมีพฤติกรรมที่ไม่เหมือนอาชญากรรมโดยทั่วไป

3. โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อผลกระทำความผิดนั้น ๆ มีผลกระทบโดยทางอ้อม หรือไม่ว่าจะเป็นไปไม่ได้ การกำหนดกฎหมายใหม่ อาจจะไม่สัมพันธ์กับค่านิยมทั้งหลายที่มีอยู่จริงในปัจจุบัน

4. พฤติกรรมที่เป็นอาชญากรรม ในความหมายของ อาชญากรรมพื้นฐานนี้ จะถูกกำหนดขึ้นไว้ ไม่เพียงแต่ในวัฒนธรรมของคนระดับกรรมกรนั้น แต่จะถูกกำหนดขึ้นสำหรับ กลุ่มที่ได้รับการเปลี่ยนแปลงทางสังคม และความเจริญทางเทคโนโลยี ซึ่งการกำหนดกฎหมาย พยายามที่จะทำให้การกำหนดกฎเกณฑ์ คุ้มครองไปถึงบุคคลเหล่านั้นด้วย "อาชญากรรมคอเช็ตซาว" เป็นอาชญากรรมพื้นฐานที่สำคัญมากขึ้น เกิดมาจากการกำหนดกฎหมาย ซึ่งเป็นกฎเกณฑ์บังคับทางธุรกิจและการพาณิชย์ การเงินและการจลาจล ซึ่งเป็นสิ่งที่มีอิทธิพล เหนือกลุ่มคนชั้นเหล่านี้ จะก่อให้เกิดรูปแบบที่แพร่กระจายสำหรับอาชญากรรมพื้นฐาน

5. ประการสำคัญ คือ ประชากรเป็นจำนวนมากรวมทั้ง บุคคลที่มีสถานภาพชั้นสูงในสังคม จะถูกรวมเข้าไว้ในผู้กระทำความผิดจลาจล ซึ่งถือว่า เป็นการเปลี่ยนแปลงทางสังคมที่สำคัญด้วย

6. การที่กฎหมายเก่าและกฎหมายใหม่ ประสานกันไม่สนิทกัน กล่าวคือ ผู้กระทำความผิด ซึ่งอาจจะเป็นกลุ่มขนาดใหญ่ในสังคม มีแนวโน้มจะถูกจัดรวมเข้าไว้ใน ผู้ที่จะถูกนำเดินการลงโทษ ตามกระบวนการ ขั้นตอนการตัดสิน และถูกจัดว่าเป็น อาชญากรรมพื้นฐาน ในภาพพจน์ของประชาชนทั่วไป

การกระทำความผิด ฝ่าฝืนกฎหมายจลาจลส่วนใหญ่ มีสถานภาพทางสังคม ของผู้กระทำความผิดนั้นสูง จำนวนผู้กระทำความผิดนั้นมีมาก และการนำกฎหมายไปใช้ ก็ไม่ได้รับการสนับสนุนจากคนส่วนนี้ แต่โอกาสของผู้กระทำความผิด มิได้ขึ้นอยู่กับหน้าที่การงาน อัตราการกระทำความผิดกฎหมายจลาจลนั้น อาจจะมีปริมาณมาก



ขึ้น ตามความสัมพันธ์ของพวกเขา ต่อความลับสนุนวาย ของสังคมปัจจุบัน และถูกจัดเข้าไว้ในอาชญากรรมพื้นบ้าน (Folk Crime)

ในบทลงโทษของกฎหมาย สำหรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ก็มักจะไม่มี ความรุนแรง และมีการ ยืดหยุ่นกันได้ เมื่อใดที่เรายังคงยึดถือเอาการเสียชีวิต บาดเจ็บสาหัส หรือเกิดความเสียหาย ต่อทรัพย์สิน เป็นเกณฑ์ที่ สำคัญ ในการพิจารณาบทลงโทษแล้ว เมื่อนั้น การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ก็ยังคงจะถูกกำหนดว่า เป็นปัญหาสังคมที่มี ลำดับความสำคัญที่สูงมากต่อไป

บทความของ รอส ชี้ให้เห็นความสำคัญ ของการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรว่า มีใช้ความผิดเล็กน้อยเท่า นั้น แต่ความผิดเหล่านี้ มีผลกระทบต่อจนถึงเศรษฐกิจและสังคมเป็นอย่างมาก โดยที่ประเทศไทย อัตราการเกิด อุบัติเหตุและ ปัญหาการจราจร และการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรสูง จึงควรจะได้ศึกษาอย่างจริงจัง เพื่อนำผลที่ได้รับ ไป แก้ไขปรับปรุง บทความของ รอส จึงเป็นแนวทางของการวิจัยในเรื่องนี้

### 2.3.3 ผลของการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร

การฝ่าฝืนกฎหมายจราจรด้วยการขับเคลื่อนนั้น กล่าวได้ว่า เป็นผลให้เกิดอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด และเกิดความรุนแรง ซึ่งอาจจะเสียชีวิตและทรัพย์สินได้ มีผลกระทบต่อ การเกิดปัญหาจราจรติดขัดตามมา ส่วนการฝ่า ฝืนกฎหมายจราจร ด้วยการจอดรถในที่ห้ามจอด แม้จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุน้อยกว่า แต่ในโอกาสที่ทำให้เกิดปัญหาการ จราจรติดขัดง่าย ทั้งนี้เพราะ ทำให้พื้นที่ทางจราจรลดน้อยลงไป เป็นผลให้เกิดการกีดขวางการจราจร

เป็นที่ยอมรับว่า การเดินทางมักประสบปัญหาความล่าช้า โดยเฉพาะการเดินทางในเขตชุมชน ความ ล่าช้า เป็นอุปสรรคสำคัญโดยตรง ต่อระยะเวลาในการเดินทาง ซึ่งทำให้ระยะเวลาเพิ่มขึ้น อันจะก่อให้เกิดความนำ ร้าคาญ และความเบื่อน่ายแก่ผู้ใช้เส้นทาง นอกจากนี้ ยังเป็นการสูญเสียโดยเปล่าประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ของประเทศ อีกด้วย

การศึกษาถึงความล่าช้า (Travel Time and Delay) คือ การศึกษาถึงระยะเวลาที่สูญเสีย ขณะ เดินทางอันเนื่องมาจาก ปัญหาการจราจรติดขัด หรือสาเหตุอื่นๆ ซึ่งบางครั้งผู้ขับขี่ไม่สามารถจัดการได้ ความล่าช้าแบ่ง ออกเป็น 4 ประเภท คือ

#### 1. Fixed Delay

เป็นความล่าช้าที่เกิดขึ้น เนื่องจาก ระบบควบคุมจราจร เช่น สัญญาณไฟ ป้ายการจราจร สัญญาณ หยุดจอดรถไฟ เป็นต้น

#### 2. Operational Delay

เป็นความล่าช้าที่เกิดขึ้น เนื่องจาก ปัญหาการจราจรติดขัด การหยุดรถรอจอดหรือขับรถออกจากที่ จอดรถ การหยุดเพื่อให้นักข้ามถนน การหยุดรถรอเลี้ยว เป็นต้น

#### 3. Stopped Delay

เป็นช่วงระยะเวลาที่รถ ไม่สามารถเคลื่อนที่ได้ ซึ่งอาจจะเกิดขึ้นเนื่องจาก สาเหตุต่างๆ การเกิดอุบัติเหตุ การหยุดรถดูเหตุการณ์ที่ผิดปกติ ด้วยความอยากรู้อยากเห็น เป็นต้น

#### 4. Travel Time Delay

เป็นความล่าช้าที่เกิดขึ้น เนื่องจาก การชลอ (Deceleration) เพื่อที่จะหยุด หรือ การเร่ง (Acceleration) เพื่อที่จะเคลื่อนที่

นอกจากนี้ การศึกษาถึงความล่าช้า ณ บริเวณทางแยก ก็เป็นสิ่งที่ต้องวิเคราะห์ ถึงความเหมาะสมของระบบควบคุมการจราจรชนิดต่างๆ ณ บริเวณทางแยก ที่ควรคำนึงถึงปัจจัยสำคัญหลายประการ ปัจจัยที่สำคัญอันดับแรก คือ การศึกษาถึงความล่าช้า และปัจจัยอื่นๆ อาจประกอบไปด้วย

1. การเปรียบเทียบจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ระหว่าง เครื่องมือควบคุมการจราจร ประเภทต่างๆ เช่น ป้ายหยุด สัญญาณไฟ การใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจควบคุมจราจร ฯ

2. ความพึงพอใจของผู้ขับรถ

3. การเปรียบเทียบราคาติดตั้ง อุปกรณ์ ตลอดจนค่าบำรุงรักษา

4. ผลกระทบต่อผู้เดินถนน

5. สภาพแวดล้อม ณ บริเวณทางแยก

สำหรับปัจจัยร่วมที่มีส่วนร่วม ทำให้เกิดความล่าช้าที่ทางแยก ประกอบด้วย

1. ปัจจัยทางกายภาพ ( Physical Factors ) เช่น จำนวนช่องทางวิ่ง ความกว้างของแต่ละช่องทาง บริเวณที่จอดรถประจำทาง เป็นต้น

2. ปัจจัยทางการจราจร ( Traffic Factors ) เช่น จำนวนรถในแต่ละทิศทาง จำนวนรถเฉลี่ยชนิดของรถ ความเร็วของรถ มารยาทของผู้ขับรถ เป็นต้น

3. ปัจจัยทางระบบควบคุม ( Traffic Controls ) เช่น ระยะเวลาของสัญญาณไฟ ป้ายหยุด ป้ายห้ามจอด ป้ายกลับรถ เป็นต้น

เนื่องจากทางแยกต่างๆ ในบริเวณเขตกรุงเทพฯ ส่วนใหญ่ จะติดตั้งสัญญาณไฟ การควบคุมจราจร แต่ในบางโอกาส จะใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ควบคุมระยะเวลาของสัญญาณไฟแทน ทั้งนี้การใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ควบคุม มิได้หมายความว่า จะเพิ่มประสิทธิภาพ ของการจราจรได้เสมอไป แต่ในทางตรงกันข้าม จะสร้างปัญหาความล่าช้าเพิ่มขึ้นเช่นกัน

#### 2.3.4 การลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร

เนื่องจากความผิดตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พระราชบัญญัติรถยนต์ และพระราชบัญญัติอื่นอันเกี่ยวกับรถนั้น เป็นความผิดสุทธโทษซึ่งอัตราการลงโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน ปรับไม่เกิน 1000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

แต่ในทางปฏิบัติแล้ว ส่วนใหญ่การลงโทษความผิดจราจร มักจะเป็นโทษปรับเสียมากกว่า ด้วยเหตุผลเป็นที่ยอมรับกันใน นานาประเทศ เป็นเวลาช้านานแล้วว่า การกระทำความผิดอาญาในคดีเล็กน้อย ที่ผู้กระทำความผิด ไม่ควรรับโทษจำคุกนั้น โทษปรับ เป็นการลงโทษในทางทรัพย์สิน ที่ดีที่สุดทางหนึ่ง และจำหลีกเลี่ยงการลงโทษจำคุกระยะสั้น ซึ่งไม่มีประโยชน์ต่อตัวผู้กระทำความผิด ไม่ว่าจะในกรณีใด แต่โทษปรับที่นำมาใช้อย่างแพร่หลาย ใน



ประเทศไทยนั้น มักจะมีอัตราการขยายตัว สำหรับแต่ละความผิด ทั้งนี้ โดยพิจารณาถึงความหนักเบา ของความผิดสำคัญ การลงโทษในแง่หนึ่ง หากจะมองในแง่ของความเป็นธรรม ก็ดูจะเป็นธรรม เนื่องจากการลงโทษอย่างเสมอกัน โดยไม่คำนึงถึงตัวผู้กระทำความผิดว่าเป็นใคร แต่หากจะมองในแง่ของทัศนวิทยาแล้ว จะเป็นปัญหาว่า จะสนองตอบวัตถุประสงค์ในการลงโทษได้เพียงใดหรือไม่

ในยุคปัจจุบัน ทฤษฎีการลงโทษ เพื่อเป็นการแก้แค้นให้สังคม ( retribution ) ไม่เป็นที่ยอมรับกันแล้ว และทฤษฎีการลงโทษ เพื่อแก้ไขผู้กระทำความผิด ให้กลับตัวเป็นคนดี ( rehabilitation ) นั้น โดยสภาพแล้ว ก็มีอาจนำมาใช้แก้ไขโทษปรับได้ จึงเหลือเพียงทฤษฎีป้องปรามหรือข่มขู่ ( deterrence ) เท่านั้น ที่จะเป็นวัตถุประสงค์ของโทษปรับ กล่าวคือ เป็นการลงโทษเพื่อมิให้ผู้ถูกลงโทษนั้น กระทำความผิดอีก และเพื่อให้ผู้อื่นเห็นตัวอย่างและเกิดความเกรงกลัว ไม่กล้ากระทำความผิดเช่นนั้นอีกในภายหน้า

เมื่อได้ยอมรับว่า ทฤษฎีป้องปรามหรือข่มขู่ เป็นที่ยอมรับว่า ใช้ได้ผลในการณีความผิดประเภท MALA PROHIBITA กฎหมายที่ใช้อยู่ จะต้องมีประสิทธิภาพในการควบคุม บังคับให้สังคมอยู่ในครรลองเดียวกัน ซึ่งควรประกอบด้วย องค์ประกอบสำคัญ 2 ประการ คือ

### 1. ประชาชนต้องทราบเกี่ยวกับกฎหมาย

ตามหลักกฎหมายแล้วถือว่า ประชาชนทุกคนจะต้องรู้กฎหมาย ผู้ใดกระทำความผิด โดยอ้างว่า ไม่รู้กฎหมายไม่ได้ แต่ในทางปฏิบัติแล้วโอกาสที่บุคคลจะรู้ว่า การตรากฎหมายอะไรบ้างนั้นมียากน้อยเพียงใด ปกติการเผยแพร่โฆษณาตามกฎหมายที่ตราออกมา โดยใช้วิธีพิมพ์เผยแพร่ในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งเป็นหนังสือของทางราชการ โดยกฎหมายทุกฉบับจะเขียนเหมือนกันว่า " ให้ใช้พระราชบัญญัติ ตั้งแต่วันที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป " หรือ " พระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้บังคับตั้งแต่ วันถัดวันประกาศใน ราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป " เป็นต้น

### 2. การฝึกให้ประชาชนมีระเบียบ วินัยและเคารพกฎหมาย

เนื่องจาก ประชาชนจะต้องเคารพกฎหมาย ข้อบังคับ เพื่อให้อยู่ร่วมกันในสังคมด้วยความสงบสุข เคารพสิทธิซึ่งกันและกัน ดังนั้น ประชาชน ควรจะได้รับการฝึกฝนให้มีระเบียบวินัย เคารพในสิทธิของผู้อื่น และให้ความร่วมมือกับทางบ้านเมือง ที่จะรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคม

### 3. การลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายอย่างเฉียบขาดและรวดเร็ว

มาตรการนี้เมื่อเจ้าพนักงานของรัฐที่เกี่ยวข้องคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งมีอำนาจหน้าที่จับกุมผู้กระทำความผิด เพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยก็ต้องทำการจับกุมผู้กระทำความผิดอย่างเคร่งครัดและโดยทันที เมื่อจับกุมสอบสวนแล้วก็ใช้ดุลยพินิจพิจารณาว่าควรลงโทษผู้กระทำความผิดฐานใด หากเป็นความผิดครั้งแรกในข้อหาความผิดที่ไม่ร้ายแรงก็เปรียบเทียบปรับในอัตราที่สมควร แต่หากเป็นความผิดที่อาจเกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินแล้ว ก็ต้องพิจารณาเปรียบเทียบปรับในอัตราที่หนัก เพื่อให้เด็ดขาดจะได้ไม่กระทำผิดซ้ำ

การลงโทษที่ไม่เฉียบขาดอันได้แก่ การพิจารณาถึงสถานภาพของผู้กระทำความผิดแล้วไปตัดเตือนไป หากไม่ใช่ความผิดเล็ก ๆ น้อย ๆ และไม่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้อื่นแล้วก็ไม่แน่ว่าจะมีปัญหา

อะไร แต่การลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายอาหารรุนแรงแล้วก็จะเกิดความไม่เป็นธรรมขึ้นและเกิดการเอาเยี่ยงอย่างทำให้มีผู้ฝ่าฝืนมากขึ้น

กล่าวโดยสรุปแล้ว ระดับการลงโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำผิดจะต้องให้เหมาะสมกับความผิดของเขา วัตถุประสงค์ของการลงโทษก็เพื่อที่จะมุ่งแก้ไขปรับปรุงความประพฤติ ซึ่งกำลังได้รับความสนใจมากขึ้น แต่ต้องยอมรับกันว่าการลงโทษนั้นยังต้องกระทำเพื่อข่มขู่ และเป็นการทดแทนความผิดอยู่บ้างเพราะยังมีประสิทธิภาพในการรักษาความสงบสุขของสังคมมาก

## 2.4 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดกฎหมายจราจร

### **แนวความคิดเกี่ยวกับ การกระทำความผิดกฎหมายจราจร**

#### **1. แนวความคิดเกี่ยวกับ การคมนาคม**

1.1 Complementarity การพึ่งพาซึ่งกันและกัน หมายถึง การแบ่งพื้นที่การบริโภคและการผลิต โดยอาศัยการคมนาคม เป็นตัวเชื่อมโยงผู้บริโภค คือ ประชากรของเมือง มีจุดเริ่มต้นการเดินทางและจุดหมายปลายทาง เพื่อหาซื้อของที่ตนต้องการ แหล่งทั้งสอง แยกจากกันโดยระยะทาง ระยะทางระหว่างแหล่งยังห่างกันเท่าใด การติดต่อก็จะมีจำนวนน้อยลง ภายใต้อาณาเขตนี้ ระยะทางจะเป็นตัวเสียดทาน ( Friction of Distance ) ให้การติดต่อลดน้อยลง รวมทั้งตัวแปรอื่นๆ เช่น อายุ เพศ อาชีพ จุดมุ่งหมายของการเดินทาง และรายได้ของผู้เดินทาง

1.2 Transferability การขนถ่ายย้ายแหล่ง นอกจากการพึ่งพาซึ่งกันและกัน ของพื้นที่การผลิตและการบริโภคแล้ว ต้องมีการขนถ่ายแหล่ง นั้นหมายถึง ความสามารถของผู้เดินทาง โดยยานพาหนะสำหรับเคลื่อนที่ นอกจากนั้น ตัวแปรในด้านราคา ค่าขนส่ง ก็จะเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย ซึ่งต้องมีการพิจารณาและประเมินว่า การขนถ่ายจะคุ้มกับต้นทุนหรือไม่ หรืออาจไม่มียานพาหนะที่เหมาะสม ในกรณีผู้ที่มีรายได้น้อย การเดินทางไปยังจุดหมายปลายทาง มักจะใช้ยานพาหนะที่เป็น ระบบขนส่งสาธารณะ เท่านั้น

1.3 Intervening Opportunities โอกาสแทรกซ้อน หลักการพึ่งพาซึ่งกันและกัน รวมทั้งการขนถ่ายแหล่ง จะมุ่งสนใจในเรื่องของระยะทางและราคา แต่หลังเรื่องโอกาสแทรกซ้อน จะทำให้ความสนใจเกี่ยวกับ แรงดึงดูดของการเดินทาง โอกาสในการเลือก โดยพิจารณาจาก ความใกล้ไกล ความสะดวกสบาย ราคากับเส้นทางหนึ่ง เช่น เส้นทางแรก 5 กม. อีกเส้นทางหนึ่ง 2 กม. จากจุดเริ่มต้นเดียวกัน เส้นทางที่ 2 จะก่อให้เกิดโอกาสแทรกซ้อน เมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางที่ 1 ได้ ( Northam M. Ray , Znd : 429 - 434 )

#### **2. แนวความคิดเกี่ยวกับ การขนส่งและการใช้ที่ดิน**

Needham ได้กล่าวถึง ความสัมพันธ์ระหว่าง การใช้ที่ดินกับระบบการขนส่งและการจราจรว่า ระบบการขนส่งและการจราจร เป็นผลมาจากการใช้ที่ดิน ดังนั้น การใช้ที่ดิน จะเปลี่ยนลักษณะการเดินทางของประชาชน จุดเริ่มต้นและจุดปลายทาง รวมทั้งชนิดของ ยานพาหนะ ก็ย่อมจะเปลี่ยนแปลงไปด้วย ในทางกลับกัน ถ้ามี



การเปลี่ยนแปลงการขนส่ง การใช้ที่ดินก็ต้องมีการเปลี่ยนแปลง ดังนั้น จึงสามารถคาดคะเน การเดินทางของประชาชน จากการใช้ที่ดินหรือ คาดคะเนการใช้ที่ดินจากระบบคมนาคมได้ ( Needham , B , 1977 : 132 )

### 3. แนวความคิดเกี่ยวกับ ระบบการขนส่งในเมือง

ระบบการขนส่งภายในเมือง มีหลายแบบ แต่ละแบบจะกลายเป็น ระบบโครงการของตนเอง คือ ประกอบด้วยเส้นทาง สถานีต้นทางและสถานีปลายทาง บางระบบอาจจะเป็นบางส่วนของเมือง หรืออาจจะบริการได้ทั้งเมือง ระบบขนส่งอย่างหนึ่ง อาจช่วยเสริมอีกระบบหนึ่ง ในขณะที่บางเมือง อาจมีสองระบบแข่งขันกัน โดยทั่วไป ตามเมืองต่างๆ จะจัดระบบขนส่งให้สอดคล้องเกื้อหนุนซึ่งกันและกัน ( ฉัตรชัย พงศ์ประยูร , 2537 : 143 )

ในเมืองใหญ่ ๆ มีระบบขนส่งหลายแบบ ข้อแตกต่างระหว่าง ระบบการขนส่ง อาจขึ้นอยู่กับความเป็นเจ้าของ การจัดการบริการ หรือวิธีการขนส่ง รูปแบบการขนส่งมี 2 รูปแบบใหญ่ ๆ คือ

1. การขนส่งแบบเดี่ยว ได้แก่ รถยนต์ส่วนตัว ยานพาหนะส่วนตัวอื่น ๆ เช่น รถจักรยานยนต์ รถแท็กซี่ เป็นต้น
2. ระบบขนส่งแบบกลุ่ม ได้แก่ รถประจำทาง เรือข้ามฟาก รถไฟ เป็นต้น  
โดยทั่วไป การขนส่งพื้นฐาน คือ ( Steering Group , 1963 : 34 )
  1. การขนส่ง เป็นตัวเชื่อมกิจกรรมต่าง ๆ ของมนุษย์ เช่น การขนส่งวัตถุดิบ อาหาร ผู้โดยสาร การบริการเคลื่อนที่ต่าง ๆ การขนส่งในกิจกรรมต่าง ๆ เป็นต้น
  2. ความแตกต่างในการเลือกใช้อยานพาหนะ ก็เพื่อจุดมุ่งหมายเดียวกัน
  3. การเดินทางจากที่พักไปที่ทำงาน เป็นการสัญจรหลัก และ มีผลมากที่สุดที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจร
  4. ศูนย์กลางของเมือง เป็นแม่เหล็กขนาดใหญ่ที่ดึงดูดให้มี ปริมาณการสัญจรเข้าเมืองมาก

#### 2.4.1 ทฤษฎีโครงสร้าง - การหน้าที่ ( Strutral - functional Theory )

ทฤษฎีนี้ มีสมมุติฐานที่ว่า สังคมเป็นเสมือนสิ่งมีชีวิตอย่างหนึ่ง สิ่งมีชีวิตนี้ จะมีส่วนประกอบหลายอย่าง แต่ละอย่าง มีหน้าที่เฉพาะ จะต้องปฏิบัติเพื่อการคงอยู่ของส่วนรวม คือ ตัวสิ่งมีชีวิตนั้น สังคมมนุษย์ก็เป็นแบบอย่างนั้นทุกส่วนของสังคม มีหน้าที่จะต้องปฏิบัติ ส่วนต่างๆ เหล่านั้น ของสังคมนวมกันเข้าเป็นโครงสร้างของสังคม จึงได้ชื่อว่าเป็น ทฤษฎีโครงสร้างและหน้าที่

วิวัฒนาการของทฤษฎีนี้ ต่อมาได้รวมเอาสังกับระบบเข้าไปด้วย โดยบอกว่า เป็นโครงสร้างของสังคม อาจจะเป็นระบบได้หลายระบบ แต่ละระบบก็จะมีหน้าที่ต่างๆ กัน แล้วก็รวมเอาสังกับสมดุล ( equilibrium ) เข้ามาด้วย โดยบรรยายว่า ระบบต่าง ๆ ของสังคม จะปฏิบัติหน้าที่อย่างสอดคล้องกัน ทำให้เกิดดุลยภาพ หรือเกิดความมั่นคงอยู่ได้ แต่สังคมก็เติบโตเจริญก้าวหน้าหรือยุบหดเสื่อมโทรมได้ ทั้งที่ยังมีดุลยภาพอยู่ ดุลยภาพอย่างนี้เรียกว่า ดุลยภาพเคลื่อนที่ ( moving equilibrium )

ความเจริญหรือความเสื่อมของสังคม ก็ขึ้นอยู่กับหน้าที่และโครงสร้าง ถ้าโครงสร้างเพิ่มส่วนประกอบมากขึ้น ส่วนประกอบเหล่านั้น ปฏิบัติหน้าที่ที่แตกต่างหรือเฉพาะเรื่อง เฉพาะด้านไม่เหมือนกับส่วนที่แยกออกมา ก็เรียกว่า สังคมมีความเจริญเติบโตแล้ว ถ้าส่วนต่างๆ ของโครงสร้างหดหายไปโดยไม่ปฏิบัติหน้าที่อันจำเป็น สังคมนั้นจะเสื่อมลง

นักสังคมวิทยา ในหมู่นักโครงสร้าง - หน้าที่ นิยมมองเห็นสังคมมีลักษณะ ดังต่อไปนี้ คือ

1. สังคมในฐานะที่เป็นระบบ มีอาณาเขตที่แน่นอน เป็นสังคมที่วางระเบียบตนเอง ควบคุมตนเอง ( self - regulating ) โดยมีแนวโน้มที่ส่วนประกอบต่าง ๆ พึ่งพาอาศัยกันและรักษาดุลยภาพไว้ได้
2. ในฐานะที่เป็นระบบที่บำรุงรักษาตนเอง ทำนองเดียวกันกับอินทรีย์ทั้งหลาย สังคมมีความต้องการจำนวนหนึ่ง ( need or requisites ) ซึ่งเมื่อสนองได้แล้ว จะทำให้สังคมดำรงชีวิตอยู่ได้ ส่วนต่าง ๆ สามารถพึ่งพากันได้ ( homeostasis ) และสามารถรักษาดุลยภาพได้
3. การวิเคราะห์ระบบที่บำรุงรักษาตนเอง ( สังคม ) ซึ่งสังคมวิทยา จึงควร ต้องมุ่งสนองความต้องการ จำเป็นของส่วนประกอบต่าง ๆ ของสังคม ซึ่งการกระทำเช่นนั้น จะส่งผลให้เป็นการรักษาความพึ่งพากัน
4. ระบบที่มีความต้องการจำเป็นนี้ สังคมจึงจะต้องมีโครงสร้างแบบใดแบบหนึ่งขึ้นมา เพื่อเป็นหลักประกันให้มีการพึ่งพา ( homeostasis ) ดุลยภาพ ( equilibrium ) และการมีชีวิต อาจจะกล่าวได้ว่า โครงสร้างหลายโครงสร้าง สามารถสนองความต้องการจำเป็นอันเดียวกันก็ได้ แต่โครงสร้างจำนวนจำกัดเท่านั้น ที่สามารถสนองความต้องการจำเป็นใด ๆ หรือความต้องการจำเป็นหลายอย่างได้ในขณะเดียวกัน

แนวโครงสร้าง - หน้าที่ มองดูสังคมในฐานะที่เป็นกลุ่ม ที่ร่วมมือประสานกันเป็นร่างแห ที่มีระเบียบ กระทำการในทำที่ที่เป็น ระเบียบสอดคล้องกับกฎเกณฑ์ และค่านิยมของสมาชิกส่วนมาก สังคมเป็นระเบียบที่มั่นคง มีแนวโน้มที่มุ่งต่อความสมดุล หมายความว่า เป็นแนวโน้มที่จะรักษาระบบที่ กระทำการได้สมดุลและมีความจำเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน

ในแนวทางของกลุ่ม ทฤษฎีโครงสร้าง - หน้าที่ นักสังคมวิทยาคนสำคัญ ได้แก่ ทัลคอตต์ พาร์สันส์ ( Talcott Parsons ) และโรเบิร์ต เมอร์ตัน ( Robert Merton ) ซึ่งเห็นว่า กลุ่มแต่ละกลุ่ม สถาบันแต่ละสถาบัน ต่างก็ทำหน้าที่ของตนเองอย่างสมบูรณ์และจะดำรงอยู่ต่อไป เพราะว่า เป็นการหน้าที่ ( Function ) เช่น โรงเรียนทำหน้าที่ ให้การศึกษาแก่เด็ก ๆ เตรียมฝึกอบรมแก่คนงาน ช่วยดูแลเด็ก ๆ แทนบิดามารดา ในช่วงที่อยู่โรงเรียนและทำหน้าที่ ฝึกฝนอบรมเด็ก ๆ ของชุมชนในกิจการอื่น ๆ อีกมาก

สาระสำคัญของทฤษฎีนี้ ได้แก่

1. สังคมทุกสังคม จะต้องมีโครงสร้าง ซึ่งประกอบด้วยหน่วยต่าง ๆ
2. แต่ละหน่วยต่างทำหน้าที่ประสานกัน
3. แต่ละหน่วยต่างปฏิบัติหน้าที่เพื่อความคงอยู่ของสังคม
4. แต่ละหน่วยต่างยึดระบบค่านิยมเป็นแนวทางในการปฏิบัติ



การเปลี่ยนแปลงทางสังคม ทำให้สังคมเสียสมดุลได้ แต่ไม่นานนัก สังคมก็จะต้องสร้างให้เกิดความสมดุลขึ้นใหม่ เช่น ครอบครัวที่มีจำนวนสมาชิกมาก ๆ เป็นสิ่งที่เราต้องการตลอดประวัติศาสตร์อันยาวนาน อัตราการตายที่สูงขึ้น ในขณะที่มีครอบครัวขนาดใหญ่ ก็ยังช่วยให้ประกันได้ว่า สังคมยังอยู่รอด โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในสังคมที่มีเนื้อที่เหลืออยู่อีกมากกว่า ประชาชนจะใช้เป็นที่อยู่อาศัย และประกอบการทำงานหากิน ครอบครัวขนาดใหญ่ถือว่า ยังมีประโยชน์ในแง่ของ การทำหน้าที่สร้างประชากรใหม่เพิ่มขึ้น ซึ่งก็ถือว่าเป็นสิ่งที่ดีสำหรับบุคคลและดีสำหรับสังคมด้วย แต่ในสภาพการณ์ปัจจุบัน โลกเต็มไปด้วยประชากรที่อยู่กันอย่างแออัดยัดเยียด เนื่องมาจาก การเกิดมากขึ้นและมีการตายน้อยลง ครอบครัวที่มีจำนวนสมาชิกมาก ๆ เหมือนเมื่อก่อนย่อมไม่เป็นสิ่งที่ดีในปัจจุบัน หรือกล่าวอีกในหนึ่งครอบครัวที่มีจำนวนสมาชิกมาก ๆ ได้กลายเป็นการกระทำเกินหน้าที่หรือผิดหน้าที่ (Dysfunctional) เพราะ ทำการคุกคาม ช่มชู้สวัสดิภาพของสังคม ดังนั้น ความสมดุลแบบใหม่ จะต้องเข้ามาแทน คือ แทนที่จะมีอัตราเกิดมาก การตายมาก เราต้องการให้เป็นว่า มีการเกิดน้อย และมีการตายน้อยด้วย ดังนั้น ค่านิยมหรือการปฏิบัติ ซึ่งถือว่าเป็นการกระทำหน้าที่ที่ถูกต้องในสมัยหนึ่ง หรือสถานที่หนึ่ง อาจจะเป็นการกระทำที่ผิดหน้าที่หรือเกินหน้าที่ เมื่อถึงยุคสมัยต่อมาหรือในสถานที่ที่เปลี่ยนแปลงไป

ถ้าเกิดการเปลี่ยนแปลงทางสังคมอย่างใดอย่างหนึ่ง และการเปลี่ยนแปลงนั้น สนับสนุนให้เกิดความสมดุล จนกลายเป็นเนื้อหาเนื้อเดียวกันในระบบสังคมนี้ เรียกว่า การกระทำหน้าที่ที่ดี (Function) ถ้าการเปลี่ยนแปลงนั้น ทำให้เกิดการเสียสมดุล เรียกว่า การกระทำผิดหน้าที่หรือเกินหน้าที่ (Dysfunctional) แต่การเปลี่ยนแปลงนั้น ไม่บังเกิดผลใดๆ เรียกว่า ไม่มีการกระทำหน้าที่ (Nonfunctional) ดังเช่น ในระบอบประชาธิปไตย การมีกลุ่มทางการเมืองหรือพรรคการเมือง ถือว่าเป็น การกระทำหน้าที่ที่ดี แต่การที่มีการวางระเบิดกีด การลอบฆาตกรรม การคุกคาม ชูเชิญทางการเมืองกีด จัดว่าเป็น การกระทำที่ผิดหรือเกินหน้าที่ของ ระบบประชาธิปไตย ส่วนการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในคำศัพท์ ที่ใช้ในวงการเมืองหรือสัญลักษณ์ของพรรคการเมือง ไม่จัดเป็นการกระทำหน้าที่ทางการเมืองแต่อย่างใด

คำถามที่กลุ่มนักสังคมวิทยาโครงสร้าง - หน้าที่ที่มักถามกันเสมอ เช่น

ค่านิยมนี้ การปฏิบัตินี้ หรือสถาบันนี้ เหมาะสมหรือเข้ากันได้กับ การปฏิบัติหรือสถาบันอื่น ๆ ของ

สังคมอย่างไร

การเปลี่ยนแปลง ถูกนำเสนอเข้ามา จะมีประโยชน์แก่สังคมหรือไม่

สังคม เปรียบเสมือน ตัวโครงสร้างที่ประกอบด้วยหน่วยเล็ก ๆ รวมกันเข้า ซึ่งแต่ละหน่วยต้องทำหน้าที่ของตนเอง เพื่อดำรงไว้ซึ่งสังคม โดยหากหน่วยย่อยต่าง ๆ ไม่ทำหน้าที่ของตนเอง ก็จะทำให้เกิดความผิดปกติแก่สังคมได้ ปัญหาจรรยาบรรณเดียวกัน เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นจากหลายอย่าง ซึ่งหากมองแล้ว หน่วยย่อยต่าง ๆ ไม่ทำหน้าที่ของตน นอกจากนี้ ยังเกี่ยวกับรถจำนวนมาก ถนนแคบๆ คุณภาพของรถยนต์ คุณภาพของถนน วัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนน ของผู้ขับขี่ และผู้เดินเท้า สิ่งเหล่านี้ ล้วนเป็นสาเหตุให้เกิดการจราจรติดขัดได้ทั้งสิ้น การแก้ไขปัญหานี้ ต้องขจัดปัญหาเหล่านี้ออกไปให้หมด การที่ถนนไม่เพียงพอ การขนส่งไม่เพียงพอต่อความต้องการ การทำหน้าที่ไม่สมบูรณ์ หากสมบูรณ์แล้ว ปัญหาดังกล่าวก็จะเบาบางลงไป



## 2.4.2 ทฤษฎีโครงสร้างทางสังคมและสภาพไร้กฎเกณฑ์ ( Social Structure and Anomie )

แนวความคิดนี้ถือว่าสังคมได้เกิดจากการรวมตัวอย่างมีระเบียบกฎเกณฑ์ที่แน่นอนที่คาดหวังให้สมาชิกต้องปฏิบัติ ความเสียระเบียบทางสังคมเกิดจากกฎเกณฑ์เหล่านี้ล้มเหลว ทำให้ไม่มีผู้ปฏิบัติตามหรือละเมิดดังกล่าว ความล้มเหลวของกฎเกณฑ์หรือการละเมิดดังกล่าวอาจมีสาเหตุ 3 ประการ คือ

1.การไร้กฎเกณฑ์ เป็นภาวะที่เราไม่มีกฎเกณฑ์คอยบอกว่าจะต้องทำอะไร  
2.ความขัดแย้งของกฎเกณฑ์ เป็นภาวะที่คนเรารู้สึกว่า ถูกบีบหรือถูกบังคับให้กระทำตามบรรทัดฐานที่ตรงข้ามหรือขัดแย้งกัน

3.การฝ่าฝืน เป็นภาวะที่คนเรารู้สึกว่า การเชื่อกฎเกณฑ์ที่กำหนดไว้ไม่ได้ทำให้ตนได้รับประโยชน์หรือได้รับโทษอะไร เช่น การเปลี่ยนแปลงทางสังคมอย่างรวดเร็ว อาจจะทำให้มาตรฐานของความประพฤติที่เคยปฏิบัติตามจนเป็นประเพณีกลายเป็นสิ่งล้าสมัย และสังคมก็ไม่มีมาตรฐานใหม่ให้สมาชิกปฏิบัติ

บุคคลที่ได้รับผลจากการเสียระเบียบทางสังคมอาจจะทำให้กลายเป็นไม่สนใจจะทำตามระเบียบ เช่น ตัดยาเสพติดหรือฝ่าฝืนกฎจราจร และสังคมเองก็จะรู้สึกได้รับแรงกระแทกจากความไร้ระเบียบนั้นและอาจจะแก้ไขด้วยการเปลี่ยนแปลงกฎเกณฑ์บางอย่างหรืออาจจะรักษากฎเกณฑ์ที่ขัดแย้งนั้นไว้หรือไม่ก็ได้

โครงสร้างทางสังคม คือ รูปแบบ แบบแผน หรือวิถีทางที่คนจะอยู่ร่วมกัน ในสังคมหนึ่ง ๆ สังคมมนุษย์ จะอยู่ร่วมกันอย่างมีแบบแผน และยึดถือระเบียบของสังคมนั้นเอง เช่น แบบแผนของการเมือง การปกครอง ระบบทางเศรษฐกิจ ความแตกต่างในพฤติกรรมของบุคคล จะแตกต่างกันไปตามแบบแผนของสังคม พลาโต ( Plato ) ได้ให้ทัศนะว่า “ ความประพฤติของบุคคล จะแตกต่างกันตามแบบแผนของระบบการเมือง” แบบแผนของสังคม มีลักษณะบังคับความประพฤติของบุคคลในสังคม ในการให้คำอธิบาย ปรัชญากรรมในสังคมใดสังคมหนึ่ง อาจพิจารณาได้จากโครงสร้างทางสังคม และความสัมพันธ์กับความสัมพันธ์กับ องค์การทางสังคมนั้น รวมถึงการพิจารณาได้จากความไม่มีระเบียบขององค์การสังคม การให้คำอธิบายในลักษณะนี้ เป็นการหาคำตอบเพื่อ อธิบาย ปรัชญากรรมของอาชญากรรมที่นอกเหนือจาก การศึกษาประวัติการเรียนรู้ของบุคคล ปัจจัยภายใน เช่น อุดมคติต่อสิ่งเร้า ความอดทนต่อความล้มเหลว รวมทั้งปัจจัยภายนอกบุคคล ซึ่งล้วนแต่มีส่วนในการส่งผลกระทบต่อบุคคลในเชิงลบ จนทำให้บุคคลมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนไปจากสังคมจะยอมรับได้

การศึกษาและการทฤษฎีทางสังคมในอดีต ได้ใช้แนวทางการคาดคะเน โดยอาศัยแนวความคิดตามหลักปรัชญา ต่อมา ในระยะต้นศตวรรษที่ 19 ออกัสต์ คอมต์ ( August Comte ) ซึ่งได้รับการยอมรับว่าเป็นผู้วางรากฐานทางสังคมวิทยา มุ่งการศึกษาที่ระเบียบสังคม โดยอาศัยหลักวิทยาศาสตร์ที่แน่นอนมากกว่าอาศัย หลักปรัชญาอย่างแต่ก่อน การศึกษาในแนวใหม่นี้ แพร่หลายอยู่ในการศึกษาสังคมวิทยาด้านพฤติกรรมเบี่ยงเบน ( Deviant Behavior ) ได้อธิบายว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบน เป็นผลมาจากชีววิทยา จิตวิทยา และปัญหาทางจิตใจ ( Psychiatric Complexes )

แนวความคิดเรื่อง สภาพไร้บรรทัดฐาน ( Normlessness ) หรืออนomie ( Anomie ) ได้มีการศึกษาโดย อีมิล เดอร์ไคม์ ( Emile Durkheim ) และโรเบิร์ต เค เมอร์ตัน ( Robert K. Merton ) การศึกษานี้ มีความ



สำคัญในด้านสังคมวิทยา เป็นอย่างยิ่ง เพราะ เป็นการศึกษาที่อธิบายพฤติกรรมเบี่ยงเบนของ บุคคลในสังคมทั้งหมด โดยอาศัยการศึกษาจาก โครงสร้างสังคม แนวความคิดเรื่อง หรือสภาพไร้บรรทัดฐาน ยังมีความสำคัญมากแก่ การศึกษาทางสังคมวิทยา ในแง่พลังทางสังคม ( Social Forces ) จิตสำนึกวัฒนธรรมล้าหลัง กลุ่มบุคคล ความบกพร่องทางสังคม ผลต่างของการสมาคม ( Differential Association ) ในเวลาต่อมา

เดอว์โคม ได้ให้ทัศนะเกี่ยวกับ สภาพไร้บรรทัดฐาน หรือ Anomie มีพื้นฐานมาจาก ความต้องการตามปกติของมนุษย์พึงมี เช่น อยากร่ำรวย อยากมีหน้ามีตาในสังคม เป็นต้น ถ้าความต้องการดังกล่าว อยู่บนพื้นฐานความพอดี ทำมาหากินตามปกติ วิธีการแสวงหาทรัพย์สิน เพื่อเลี้ยงชีพ อยู่ในกฎเกณฑ์ที่สังคมยอมรับได้ ความสงบสุขก็จะเกิดขึ้นในสังคม หากความต้องการหรือ ความอยากได้ไม่มีที่สิ้นสุด จนมีอาจควบคุมได้ ก็จะเกิดปรากฏการณ์สภาพไร้บรรทัดฐาน ดังกล่าว จนทำให้ผู้นั้น กลายเป็น อาชญากร หรือทำให้เกิดความคับข้องใจ จนกระทั่งหาทางออกด้วยวิธีฆ่าตัวตาย แนวทางแก้ไข คือ ต้องลดความอยากได้ ให้อยู่ในระดับที่สังคมยอมรับได้ การฝึกอบรมกลุ่มเกล็ดจิตใจ โดยใช้แนวทางศาสนา เป็นต้น

ส่วนในด้านของ เมอร์ตัน ให้ทัศนะว่า สภาพที่ขาดแคลนวิธีการ ที่จะนำมาใช้เพื่อตอบสนองความต้องการต่าง ๆ อันเป็นพื้นฐานของมนุษย์ทั่ว ๆ ไป ในผู้ที่เป็นอาชญากร จะใช้วิธีการอันมิชอบที่ขัดต่อกฎเกณฑ์ของสังคม เพื่อการตอบสนองความต้องการของตน พฤติกรรมเบี่ยงเบน ที่ทำให้บุคคลประกอบอาชญากรรม มีสาเหตุอันเนื่องมาจาก โครงสร้างของสังคม โดยการที่บุคคล ได้ตั้งเป้าหมายหรือความฝันอันสูงสุดของชีวิตเอาไว้ จะเป็นแรงผลักดันให้ บุคคลบางประเภทกระทำการที่นอกแบบ หรือนอกกฎเกณฑ์บรรทัดฐานของสังคม เนื่องจากเป้าหมายความสำเร็จของชีวิต ( Purposis and Goal ) ที่ได้มานั้น ไม่สอดคล้องกับวิถีทางที่ สถาบันสังคมจะยอมรับได้ เช่น สังคมให้ความสำคัญของความสำเร็จในชีวิต อยู่ที่ความร่ำรวย แต่วิถีทางที่สังคมจะยอมรับได้ใน วิธีการหาเงินโดยสุจริตมีอยู่อย่างจำกัด หากบุคคลมีความยึดมั่น ผูกพันกับเป้าหมายของชีวิต ในทางสังคมอันนั้นมากเกินไป จะทำให้บุคคลแสวงหาทางเลือกอื่น ๆ ที่เบี่ยงเบนไปจากแนวทางที่สังคมยอมรับได้ เช่น การหาเงินด้วยวิธีการยกยอก ฉ้อโกง หรือลักทรัพย์ผู้อื่น เป็นต้น แนวทางของ เมอร์ตัน ที่จะแก้ไขเรื่องนี้ โดยแก้การศึกษา เสริมสร้างวิธีการที่จะให้บุคคลประสบผลสำเร็จในชีวิต เช่น มุ่งงานทำ เพื่อคนที่ด้อยฝีมือ ( มีแต่แรงงาน ) จะได้ใช้เป็นเครื่องมือในการทำมาหากินเลี้ยงชีพ

เมอร์ตัน ได้นำทฤษฎี Anomie ( สภาพไร้บรรทัดฐาน ) มาให้คำอธิบายเพิ่มเติมว่า สภาพไร้บรรทัดฐาน เกิดจากความขัดแย้งระหว่าง ความมุ่งหมาย ( Aspiration ) และความล้มเหลว ของกฎข้อบังคับ ซึ่งเป็นบรรทัดฐานของสังคม เมอร์ตัน ได้ใช้ทฤษฎีนี้ มาอธิบายถึงปัญหาอาชญากรรมด้วย โดยเสนอแนวความคิดว่า " โครงสร้างทางสังคม เป็นแรงกดดันอย่างหนึ่ง ต่อบุคคลในสังคม อาชญากรรม เป็นสิ่งผิดปกติที่ตอบสนองความต้องการบางอย่าง แรงกดดันที่ทำให้บุคคล ประพฤติฝ่าฝืนระเบียบของสังคม ก็จะเป็นสิ่งปกติตามหลักจิตวิทยา " เพราะ มนุษย์ย่อมมีความต้องการไม่มีที่สิ้นสุด มีความทะเยอทะยาน และปรารถนาที่จะแสดงออกอย่างเต็มที่ ความปรารถนาอันแรงกล้าของบุคคล อาจจะเป็นเครื่องชักจูงให้ บุคคลประพฤติฝ่าฝืนระเบียบของสังคม พฤติกรรมฝ่าฝืนระเบียบของสังคม ย่อมมีรูปแบบที่แตกต่างกันไปตามลักษณะ โครงสร้างในสังคมที่แตกต่างกัน เมอร์ตัน ได้ให้เหตุผลที่ชี้ให้เห็นว่า โครงสร้างทางสังคมและสิ่งแวดล้อม เป็นแรงกดดันและแรงกระตุ้นให้ บุคคลละเมิดต่อกฎหมายและข้อบังคับของสังคม ถึงจะพบว่า



ในบางสังคม ผู้กระทำความผิดหรือฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ทางสังคม จะมีใช้กลุ่มบุคคลที่มีแนวโน้มที่จะกระทำความผิดโดยธรรมชาติ หรือเป็นพวกอาชญากรอาชีพ แต่ที่ได้กระทำความผิดลงไปก็ เพราะ อิทธิพลจากแรงกดดันจาก สังคมและสภาพแวดล้อม ทำให้ผู้ที่มีความปรารถนา จะประสบความสำเร็จในชีวิต มีความรุนแรงกว่าบุคคลอื่น ต้องแสดงออกด้วยวิธีการอันมิชอบ โดยไม่ได้คำนึงถึงกฎเกณฑ์ทางสังคม เพื่อให้ตนเองยืนหยัดในสังคมที่ ตนเองปรารถนาต่อไปได้

กล่าวโดยสรุป สภาพไร้กฎเกณฑ์ หรือ Anomie คือ สภาพอันสับสนซับซ้อน ที่ประกอบไปด้วยความยากจน การมีโอกาสน้อยจำกัด ที่จะดำเนินไปสู่ความสำเร็จ ในการดำรงชีวิตร่วมกันในสังคม เป็นสภาพความสับสนในทางวัฒนธรรม ที่จะปรากฏขึ้นต่อเมื่อ ค่านิยมอันดีงามในสังคม ไม่เป็นที่ยอมรับของคนบางกลุ่มบางคน ที่มุ่งแสวงหาประโยชน์ส่วนตนเป็นที่ตั้ง ทำให้คนมีความมุ่งมั่นที่จะบรรลุเป้าหมายของตน โดยไม่คำนึงถึง วิธีปฏิบัติอื่นๆ ที่ถูกต้องตามกฎหมาย หรือกล่าวอีกในหนึ่งว่า เป็นสภาพไร้บรรทัดฐาน หรือไร้กฎหมาย ซึ่งเกิดขึ้นเมื่อ คนยึดถือวิธีการที่ละเมิดต่อกฎหมาย เพื่อให้บรรลุเป้าหมายอันพึงประสงค์ เช่น ความร่ำรวย เป็นต้น เป้าหมายจึงกลายเป็น ตัวกำหนดพฤติกรรมของบุคคล ส่วนจะใช้วิธีการอย่างไร ไม่สำคัญ ไม่ว่าจะถูกหรือผิดก็ตาม ขอเพียงให้บรรลุเป้าหมายที่ต้องการก็เพียงพอ

ภาวะไร้บรรทัดฐาน ( anomic) หมายถึง สภาพสังคมที่ตกอยู่ในความสับสนเนื่องจากบรรทัดฐานต่าง ๆ อ่อนแอไร้ประสิทธิภาพ ไม่สามารถควบคุมความประพฤติของสมาชิกได้ เป็นภาวะที่บุคคลในสังคมไม่ยึดถือค่านิยม และบรรทัดฐานร่วมกัน บุคคลไม่ค่อยผูกพันกับกลุ่มและบรรทัดฐานของกลุ่ม ภาวะเช่นนี้ มักจะเกิดขึ้นในสังคมที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว เช่นในช่วงที่ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำหรือรุ่งเรืองอย่างรวดเร็ว ทำให้การดำเนินชีวิตทุกด้านของทุกคนในสังคมต้องถูกกระทบกระเทือนหรือเปลี่ยนแปลงอย่างมาก จนบุคคลปรับตัวไม่ทัน เกิดความรู้สึกสับสนไม่แน่ใจว่าจะไรถูกหรือผิด ไม่แน่ใจว่าการปฏิบัติตามบรรทัดฐานจะเป็นผลดีแก่ตนหรือไม่ ทำให้เกิดการไม่ไว้วางใจกันอย่างกว้างขวาง โดยมองว่าบรรทัดฐานของสังคมไม่มีความหมาย ไม่สามารถให้คุณให้โทษได้อย่างแท้จริง (normlessness) Emile durkeim ได้เขียนไว้ในหนังสือ suicide ว่าเมื่อสังคมเกิดภาวะไร้บรรทัดฐาน โดยเฉพาะในช่วงวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ ทั้งในเวลาเศรษฐกิจรุ่งเรืองหรือตกต่ำ รายได้หรือค่าจ้างไม่แน่นอนหรือมีความล้มเหลวอย่างอื่น เช่น ล้มละลายหรือแม้แต่ในยามที่ร่ำรวยกะทันหันล้วนนำประชาชนไปสู่การทำลายตัวเองทั้งสิ้น กล่าวได้ว่าการฆ่าตัวตายในภาวะเช่นนี้เป็นการฆ่าตัวตายที่เกิดจากภาวะไร้บรรทัดฐาน ( anomic suicide ) คือคนที่ขาดสิ่งยึดเหนี่ยว สับสน โดดเดี่ยว มองโลกในแง่ร้าย และเห็นว่าชีวิตไร้ความหมาย

Robert merton ได้นำเอาทฤษฎีภาวะไร้บรรทัดฐานมาอธิบายพฤติกรรมเบี่ยงเบนในอีกแนว โดยเขาอธิบายว่าพฤติกรรมเบี่ยงเบนเป็นผลของความไม่ประสานสอดคล้อง กันระหว่างเป้าหมายทางวัฒนธรรมหรือค่านิยมทางสังคม กับบรรทัดฐานหรือวิธีการที่สังคมกำหนด เพื่อปฏิบัติให้บรรลุเป้าหมายนั้น ดังนั้น การที่คนเราไม่สามารถใช้วิธีการ ที่สังคมยอมรับและเห็นว่าเหมาะสมกันเป็นแนวทางไปสู่เป้าหมายที่เราต้องการ ทำให้คนเหล่านั้นหันไปหาวิธีการอื่น ๆ ที่สังคมยอมรับ คือ ละเมิดบรรทัดฐานหรือต้องมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนในที่สุด เช่นในสังคมปัจจุบัน เป้าหมายชีวิต หรือค่านิยมที่คนส่วนใหญ่ปรารถนา คือ ความมั่งคั่งร่ำรวยความสุขความสบายทางวัตถุ ส่วนวิธีการที่สังคมยอมรับคือการยกฐานะ โดยการศึกษาและการทำงานที่สุจริตทำนองคลองธรรม แต่ในความเป็นจริงคนบางกลุ่ม



ไม่สามารถปฏิบัติตามวิธีการที่สังคมยอมรับได้ เพราะไม่มีโอกาสศึกษาสูง หรือมีตำแหน่งงานที่มีรายได้ดี ฉะนั้น คนที่ต้องการความมั่งคั่งร่ำรวย แต่ถูกจำกัดในวิธีการ ก็ต้องหันไปใช้วิธีการที่ผิดกฎหมายหรือผิดศีลธรรมแทน เช่น การค้ายาเสพติด คำของหนีภาษี เป็นโสเภณี เป็นต้น ปล้น โกง เล่นการพนัน ยกยอก คอรัปชั่น เป็นต้น

Merton ชี้ให้เห็นว่าบุคคลจะมีการปรับตัว หรือมีวิธีการเผชิญกับสถานการณ์ดังกล่าวแตกต่างกัน และมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนปรากฏออกมาหลายรูปแบบคือ

1. ผู้ปฏิบัติตาม ( conformist ) เป็นกลุ่มคนที่ยอมรับและยึดถือเป้าหมายและวิธีการที่สังคมเห็นว่าดีงาม เหมาะสม เป็นกลุ่มคนที่มีค่านิยมและการปฏิบัติอยู่ในกรอบของกฎหมายและศีลธรรมประเพณี เช่น อยากมีบ้าน ก็พยายามทำงาน เก็บเงินทองจนพอที่จะซื้อหรือปลูกบ้านได้ กลุ่มคนพวกนี้ไม่ก่อให้เกิดปัญหาสังคม แต่ทำให้สังคมมีความเป็นระเบียบ

2. พวกนอกคอกหรือพวกแหวกแนว ( innovator ) เป็นพวกที่มีค่านิยมหรือเป้าหมายในชีวิตแบบเดียวกับพวกแรก แต่ไม่ยอมรับและไม่ทำตามวิธีการที่สังคมกำหนด แต่หันไปหาวิธีการใหม่มาใช้เป็นพวกเบี่ยงเบนที่ ทำผิดกฎหมายและศีลธรรมต่าง ๆ เช่น พวกที่อยากร่ำรวยแต่ไม่ทำงานที่สุจริต กลับใช้วิธีปล้น จี้ ขโมย คอรัปชั่น หรือค้ายาเสพติด เป็นต้น นิสิตนักศึกษาบางคนที่ยากสอบได้แต่ไม่ยอมดูหนังสือใช้วิธีการลอกเพื่อน หรือ แอบเอาตำราเข้าไปลอกในห้องสอบก็จัดว่าเป็นพวกแหวกแนว เช่นกัน

3. พวกเจ้าระเบียบ ( ritualist ) เป็นพวกที่ปฏิเสธเป้าหมายที่คนทั่วไปปรารถนา โดยเห็นว่าความมั่งมีทางวัตถุเป็นสิ่งลวงตา เป็นกิเลสตัณหาที่ไม่ควรแสวงหา แต่ยอมรับปฏิบัติตามวิธีการที่สังคมกำหนด คนกลุ่มนี้เป็นพวกมักน้อย พอใจในสิ่งที่ตนมีอยู่ ไม่มีความทะเยอทะยาน ต้องการความมั่นคง ในชีวิต กลัวความผิดหวัง และมักขาดความคิดริเริ่มในการทำงาน คนพวกนี้มีพฤติกรรมที่เรียกว่าเคร่งศีลธรรม เคร่งระเบียบ คือพยายามทำตามกฎของสังคมและกระทำแต่ความดีเพื่อให้เป็นที่ยอมรับของสังคม แต่ไม่ต้องการความสำเร็จในชีวิตเหมือนบุคคลอื่น ในสังคม ซึ่งถือได้ว่าเป็นพฤติกรรมเบี่ยงเบนอีกประเภทหนึ่ง

4. พวกหนีโลก ( retreatist ) เป็นคนที่ยอมรับทั้งเป้าหมายและวิธีการที่สังคมยอมรับเป็นพวกที่สิ้นหวังในชีวิตและเลิกเป็นคนที่สังคม อาจเป็นเพราะอาจผิดหวัง หรือล้มเหลวในชีวิตจนหมดอาลัยตายอยาก เดิมเป็นพวกที่ปฏิบัติตามแต่ไม่สามารถไปถึงเป้าหมายตามวิธีการที่สังคมกำหนดได้ จึงแสดงออกด้วยการเป็นคนหนีโลก หนีสังคมหรือแยกตัวออกจากสังคมด้วยการหาทางออกในลักษณะของการติดยาเสพติด เป็นคนจรจัด ต้มสุรา กินยา ระวังประสาทหรือฆ่าตัวตาย บางคนก็หันไปหมกหมุ่นในเรื่องของไสยศาสตร์หรือเข้าทรง เป็นต้น

5. พวกกบฏ ( rebel ) เป็นผู้ที่ไม่ยอมรับทั้งค่านิยมและวิธีการที่สังคมกำหนดและพยายามสร้างค่านิยมและวิธีการใหม่ขึ้นมา เช่น ปฏิเสธค่านิยมที่แสวงหาความร่ำรวยและวิธีการแข่งขันหรือสะสมทรัพย์สินสมบัติตามแบบอย่างในระบบทุนนิยม คนพวกนี้หันไปหาค่านิยมใหม่ที่เป็นเรื่องความเท่าเทียมกันทางเศรษฐกิจ และการเปลี่ยนแปลงสังคมด้วยการปฏิวัติ คนพวกนี้อาจเรียกว่าเป็นผู้ที่กบฏต่อสังคม เช่น ผู้ที่ถูกเรียกว่า " ฝ่ายซ้ายจัด "

พวกกบฏบางกลุ่มอาจมีพฤติกรรมที่ขัดต่อศีลธรรมอันดีงาม เช่น พวกฮิปปี้ ที่ชอบแต่งกายสกปรกรุงรัง มีเสรีภาพทางเพศ ชีวิตไม่มีระเบียบแบบแผน ชอบสูบบุหรี่ ยาเสพติด เกียจคร้าน ฯลฯ เป็นการสร้างวิถี

ชีวิตหรือวัฒนธรรมย่อย ( subculture) ของตนขึ้นมาซึ่งขัดกับวัฒนธรรมของสังคมส่วนใหญ่ ( พวกฮิปปีตามประวัติ เป็นพวกคนร่ำรวยทั้งสิ้น แต่เกิดความเบื่อหน่ายในการดำเนินชีวิตที่ทวิหา พูฟา ร่ำรวย อวดมั่งมีกัน เลยแยกตัว ออกมามีพฤติกรรมเบี่ยงเบนดังกล่าว)

อนึ่ง พฤติกรรมบางอย่างเมื่อเกิดขึ้นแรก ๆ อาจจะถูกมองว่าเป็นพฤติกรรมเบี่ยงเบน ไม่เป็นที่ยอมรับของสังคมมีการต่อต้าน แต่พอเวลาผ่านไปผู้คนเกิดความเคยชินและยอมรับได้เช่นกัน

### 2.4.3 ทฤษฎีการเลียนแบบ ( Identification or Imitation a model )

เป็นการเรียนรู้โดยการเลียนแบบ หรือเทียบเคียง วิธีนี้ใช้กันมานานแล้ว มีหลายทฤษฎี คือ

1. mowier's two factor theory (1960) คือ ทฤษฎีปัจจัยสองประการของโมเรอร์เป็นการเรียนรู้ โดยการเลียนแบบโดยใช้หลักแรงเสริมที่สอง ( A principle of secondary reinforcement ) ที่ว่าสิ่งใดหรือบุคคลใดก็ตามที่เด็กนำไป เกี่ยวข้องหรือสัมพันธ์ ( associate ) กับแรงเสริมเบื้องต้น ( primary reinforcement ) และสิ่งนั้นหรือบุคคลนั้นอำนวยความสะดวกสบายหรือทำให้เขาบรรลุผลสำเร็จตามที่ต้องการ ต่อมาสิ่งนั้นหรือบุคคลนั้นกลายเป็นแรงเสริมที่สองหรือ secondary reinforcement เช่น ลิงตัวหนึ่ง เราสอนให้มันเอาเหรียญหยอดไปในตู้ กล้วยจะไหลออกมา สิ่งนั้นจะเห็นความสำคัญของเหรียญ คือเราสร้างคุณค่าให้แก่เหรียญต่อสิ่ง เราจะใช้ให้มันทำอะไรก็ได้ ถ้าให้เหรียญมัน ( กล้วยเป็นแรงเสริมที่หนึ่ง เหรียญเป็นแรงเสริมที่สอง )

ในทำนองเดียวกัน สำหรับเด็ก เมื่อเด็กเกิดความหิว พ่อแม่จะเป็นผู้หาอาหารและจัดอาหารมาให้เด็ก เด็กก็จะนำเอาพ่อแม่ไป associate กับอาหาร ต่อมาพ่อแม่จะกลายเป็น secondary reinforcement คือเห็นความสำคัญของพ่อแม่ เด็กจะเชื่อฟัง เคารพเลือกเอาเป็นแบบอย่าง ( model) และลอกพฤติกรรมของพ่อแม่ต่อไป เพราะเป็นผู้คอยสนองความต้องการของเด็ก ทำให้เขามีความสุขความสบายเสมอ

2. vicarious reinforcement หรือการเสริมพฤติกรรมแบบโดยสาร เมื่อเราเห็นบุคคลอื่นกระทำการสิ่งใดสิ่งหนึ่งแล้วได้รับรางวัล หรือไม่ได้รับการลงโทษ เราก็ทำอย่างบุคคลนั้นบ้าง ทั้ง ๆ ที่เราไม่รู้เลยว่าจะได้รับรางวัลเหมือนเขาหรือไม่ ทั้งนี้เพราะว่าการที่เราเห็นทำเช่นนั้น แล้วก็ได้รับรางวัล จะเป็นสิ่งกระตุ้นให้เราทำตามโดยหวังว่าจะได้รับรางวัลด้วย หรืออาจจะเป็นเพราะว่า การที่เราสังเกตว่าเขาทำอย่างนั้นแล้วได้รับรางวัล ทำให้เรารู้สึกว่าเหมือนกับเราได้รางวัลด้วย เราจึงทำตามแบบอย่างบุคคลนั้น เช่น พ่อแม่มีชื่อเสียงก็มีชื่อเสียงด้วย เพราะเราทำตามแบบเหมือนพ่อแม่ หรือเราจอตกรในที่ทำมจอตแต่ตำรวจไม่จับ คนอื่นก็จอตบ้าง เป็นต้น

3. similarity theory of identification คือ ทฤษฎีความคล้ายคลึงกันด้วยการเทียบเคียง หมายถึงการที่เราเห็นคนอื่นมีลักษณะต่าง ๆ เหมือนกับเรา ต่อมาเราเห็นบุคคลนั้นมีลักษณะใหม่ ๆ เพิ่มขึ้น เราก็ยอมรับเอาสิ่งแปลกใหม่มาเป็นของเรา และปฏิบัติตามแบบอย่างพฤติกรรมของเขาต่อไป

4. withholding of love คือเราเลือกเอาบุคคลอื่นมาเป็นแบบ ( model ) ในการประพฤติหรือปฏิบัติ เพราะกลัวบุคคลนั้นจะไม่รักเราต่อไปหรือกลัวความสัมพันธ์ที่มีอยู่เก่าก่อนจะเสียไป เช่น พ่อแม่ ยายและเพื่อน เป็นต้น



5. Avoiding of punishment เราเลือกบุคคลอื่นมาเป็นแบบ(model)เพราะกลัวว่าบุคคลนั้นจะมาลงโทษหรือทำอันตรายเรา เช่น ครูและเพื่อนเป็นต้น

6. social power เป็นทฤษฎีของ parlsons ( 1965 ) เรียกว่า the power theory เราเลียนแบบคนอื่น เพราะว่าคนนั้นมีอำนาจทางสังคม เราจึงเลือกคนนั้น มาเป็นแบบ ( model ) ในการปฏิบัติของเรา เพราะว่าบุคคลนั้นสามารถให้รางวัลเรา แต่เขาไม่จำเป็นต้องให้รางวัลแก่เราจริง ๆ

#### 2.4.4 ทฤษฎีเกี่ยวกับการเบี่ยงเบน ( Deviant Behavior )

สังคมดำรงอยู่ได้เนื่องจาก มีระเบียบกฎเกณฑ์ให้สมาชิกปฏิบัติตาม แต่การฝ่าฝืนหรือล่วงละเมิดระเบียบสังคม ก็เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นเป็นปกติของสังคม ดังนั้น การกระทำผิดกฎหมายและการฝ่าฝืนจารีตประเพณีหรือการละเมิดศีลธรรมในรูปแบบต่าง ๆ จึงปรากฏให้เห็นเป็นชวบ่อย นักสังคมวิทยาเรียกว่า การกระทำดังกล่าวเป็นการเบี่ยงเบนหรือพฤติกรรมเบี่ยงเบน ( deviant behavior )

การเบี่ยงเบน คือ พฤติกรรมที่กลุ่มหรือสังคมเห็นว่าผิดไปจากบรรทัดฐานคนทั่วไป และก่อให้เกิดการต่อต้านและลงโทษผู้กระทำความผิด การเบี่ยงเบนที่เห็นชัดสุดคืออาชญากรรม หรือการกระทำที่ฝ่าฝืนกฎหมายอาญา เช่น ฆาตกรรม ตัดยาเสพติด ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร เป็นต้น และการที่จะระบุว่าพฤติกรรมใดเป็นพฤติกรรมเบี่ยงเบนหรือไม่นั้นไม่อาจระบุได้ตายตัว ทั้งนี้เพราะการกระทำอย่างหนึ่งสำหรับคนกลุ่มหนึ่ง หรือยุคสมัยหนึ่งอาจเป็นการกระทำเบี่ยงเบน แต่อาจเป็นสิ่งที่ยอมรับของคนอีกกลุ่มหนึ่งหรือยุคสมัยหนึ่ง เช่น เกย์ ในสังคมสมัยก่อนใครเป็นต้องปกปิดเพราะน่าอับอาย ในปัจจุบันเป็นเกย์ไม่ต้องปกปิดซ่อนเร้นอีกต่อไป สังคมยอมรับและไม่รังเกียจ บางคนได้รับการยกย่องในความสามารถอีกต่างหาก

ผู้เบี่ยงเบนคือใคร คนที่ทำผิดบรรทัดฐานทุกคนคือผู้เบี่ยงเบนหรือไม่ เราจะพบว่าเกือบทุกคนต้องเคยกระทำความผิดกฎหมาย หรือผิดจารีตประเพณีมาแล้วบ้างไม่มากก็น้อย เช่นการกระทำความผิดกฎหมายจราจร ไม่ว่าจะฝ่าสัญญาณไฟจราจรหรือไม่ข้ามถนนตรงทางม้าลาย จุดที่ห้ามจอด เป็นต้น แต่การกระทำผิดดังกล่าวไม่ได้ทำให้ผู้กระทำความผิดเบี่ยงเบนไปโดยอัตโนมัติ ปัจจัยที่กำหนดว่าใครเป็นผู้เบี่ยงเบนขึ้นอยู่กับสังคมหรือคนอื่น ๆ ในสังคมเป็นสำคัญ นั่นก็หมายความว่าบุคคลจะเป็นผู้เบี่ยงเบนก็ต่อเมื่อถูกคนอื่น ๆ ในสังคมประณาม หรือ "ติตรา" ว่าเป็นผู้เบี่ยงเบน เช่น ถูกประณามว่าเป็นไอ้หัวขโมย โสเภณี ไอ้ขี้ยา เป็นต้น บางคนเคยกระทำความผิดร้ายแรงอาจไม่ถูกประณามหรือติตราว่า เป็นผู้เบี่ยงเบนก็เพราะเป็นผู้มีอำนาจบ้าง เช่น นักการเมืองหรือข้าราชการชั้นผู้ใหญ่ที่มีอำนาจ ที่ทุจริตคอร์รัปชันที่รู้จักกันทั่วไปในสังคม แต่ก็ยังได้รับการยกย่องในสังคม ดังนั้นปฏิกิริยาของคนอื่นในสังคมเป็นสิ่งสำคัญในการกำหนดให้ใครเป็นผู้เบี่ยงเบน

#### ทฤษฎีทางชีววิทยา

เป็นทฤษฎีที่อธิบายว่า ลักษณะทางชีวภาพของมนุษย์มีความสัมพันธ์กับการเป็นอาชญากร เช่น คนที่มีหน้าตาคล้ายมนุษย์ยุคแรก ๆ คือมีขากรรไกรใหญ่ แข็งแรง ทนต่อความเจ็บปวดมาก มักจะพบมากในหมู่อาชญากร นักจิตวิทยาพยายามที่จะหาข้อสนับสนุนเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว โดยอธิบายว่า ลักษณะรูปร่างของ

มนุษย์มีความสัมพันธ์กับบุคลิกภาพ กล่าวคือคนที่มีรูปร่างอ้วนเตี้ย มักมีนิสัยร่าเริง แจ่มใส ชอบคบหาสมาคมคนอื่นและใช้ชีวิตเรียบง่าย ๆ คนที่มีรูปร่างกำยำ ลำสัน มักมีนิสัยก้าวร้าว ส่วนคนที่มีรูปร่างผอมสูง มักจะเก็บตัว และมีอารมณ์อ่อนไหว ในที่สุดสรุปว่าพวกที่มีรูปร่างกำยำลำสันมีแนวโน้มที่เป็นพวกเบี่ยงเบนมากกว่าอีกสองกลุ่ม

ทฤษฎีทางชีววิทยา อีกทฤษฎีหนึ่งอธิบายว่า พวกที่เป็นอาชญากรมักมีความผิดปกติเกี่ยวกับโครโมโซม (chromosomes) ซึ่งเป็นตัวที่ทำให้มนุษย์มีลักษณะเพศแตกต่างกัน คือปกติชายมีโครโมโซม  $x$  กับโครโมโซม  $y(xy)$  อย่างละหนึ่งตัว ผู้หญิงมีโครโมโซม  $x$  สองตัว ( $xx$ ) จากการศึกษาพวกอาชญากรชายบางคนพบว่ามีความผิดปกติเกี่ยวกับโครโมโซม  $y$  มากกว่าหนึ่งตัว ( $xyy$ )  $y$  ที่เกินมานั้นเป็นการแสดงถึงความเกินธรรมชาติและคนที่มียีนลักษณะเช่นนี้ก็เป็นคนที่ผิดธรรมชาติไป และถือเป็นการผิดปกติอีกอย่างหนึ่ง ผู้ที่มีโครโมโซม  $xyy$  มักเป็นคนที่เก็บความรู้สึก ไม่ยอมคบหาสมาคมกับใคร มีแนวโน้มเอียงไปในทางรักร่วมเพศ และมีความก้าวร้าวต่อผู้อื่น

เราจะเห็นว่าทฤษฎีทางชีววิทยาอาจอธิบายพฤติกรรมเบี่ยงเบนบางประเภทได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเบี่ยงเบนที่เกี่ยวกับความผิดปกติทางจิต ซึ่งเป็นปัจจัยภายในตัวบุคคล แต่มีการเบี่ยงเบนหลายประเภทที่เป็นผลของโครงสร้างทางสังคม หรือสภาพแวดล้อมทางสังคมไม่ใช่เป็นผลของความผิดปกติทางชีวภาพ

#### ทฤษฎีทางจิตวิทยา

เป็นทฤษฎีที่อธิบายว่าแรงจูงใจ บุคลิกภาพ ความเครียด ความรู้ ขัดแย้งในอารมณ์และความไม่สมปรารถนาว่าเป็นพื้นฐานในการกระทำความผิดของคน เช่น การขาดความรักของคนนำไปสู่การเจ็บป่วยทางจิต ทำให้เป็นโรคจิต โรคประสาท หรือความผิดปกติทางบุคลิกภาพ ซึ่งล้วนแต่นำไปสู่การกระทำความผิดในภายหลังได้

ทฤษฎีทางจิตวิทยาทฤษฎีหนึ่ง คือ ทฤษฎีจิตวิเคราะห์ที่อธิบายว่าจิตใต้สำนึกมีส่วนผลักดันให้เกิดอาชญากรรม ทฤษฎีนี้เป็นผลงานของ ฟรอยด์ (Freud) ที่อธิบายว่าบุคลิกภาพของคนเรา ประกอบด้วย สามส่วน คือ id ( สันดานดิบ ) ego ( อัดตา ) และ superego ( สติสัมปชัญญะ ) สันดานดิบเป็นความรู้สึกของจิตที่มีแต่กำเนิด เช่น ความหิว ความกระหาย ความต้องการอื่น ๆ อัดตา คือความเป็นตัวของตัวเอง เป็นสิ่งคอยควบคุมการปฏิบัติของสันดานดิบ ให้สอดคล้องกับ ความต้องการของสติสัมปชัญญะ ซึ่งเกิดจากวัฒนธรรมในสังคม อย่างไรก็ตามสันดานดิบก็ไม่อาจปฏิบัติตามวัฒนธรรมได้เสมอไป เพราะความขัดแย้งกัน อัดตาจึงต้องคอยกดเอาไว้ เมื่อสันดานดิบถูกกดเอาไว้ ก็จะซ่อนตัวอยู่ในจิตใต้สำนึกทำให้เกิดความวิตกกังวลขึ้นมา ทางออกก็คือต้องการดิ้นรนต่อสู้ในรูปแบบต่าง ๆ และสันดานดิบก็ยังคงมีอยู่มิได้หายไป และรอจังหวะที่จะแสดงออกมาในรูปแบบอื่น ๆ ตัวอย่างแรงกระตุ้นทางเพศและความก้าวร้าว มักจะถูกเก็บกดเอาไว้ไม่ให้แสดงออกมาเต็มที่ มันถูกเก็บซ่อนไว้ในจิตใต้สำนึก เมื่อถูกปฏิเสธก็เก็บเอาไว้นาน ๆ เข้าสันดานดิบก็จะแข็งแรงขึ้น สติสัมปชัญญะก็จะไร้ความหมาย การกระทำความผิดก็อาจจะเกิดขึ้นได้ เช่น กรณีกระทำความผิดกฎหมายจราจร กรณีข่มขืน หรือฆ่าตัวตาย เป็นต้น

#### 2.4.6 Cognitive Dissonance Theory

โดย Leon Festinger ( 1965 ) แนวความคิดของทฤษฎีนี้ มีพื้นฐานมาจาก ธรรมชาติ กลไกของการปรับตัวของมนุษย์ ซึ่งสรุปว่า มนุษย์ไม่สามารถทนต่อสิ่งเปลี่ยนแปลง ขัดแย้ง หรือไม่ลงรอยกันได้ เมื่อภาวะทางจิต



อยู่ในภาวะที่ขัดแย้งหรือไม่ลงรอยกัน ภาวะทางจิตนี้ จะทำให้เกิดสิ่งสองสิ่งขึ้นในตัวบุคคล คือ กระตุ้นให้บุคคลมีกิจกรรมอย่างใดอย่างหนึ่ง เพื่อที่จะทำให้ภาวะความไม่สบาย อันเกิดจากความขัดแย้งของความคิด ลดลงได้

Festinger กล่าวถึง ความขัดแย้งระหว่างความคิด ความเข้าใจ จะมีผลต่อพฤติกรรม หรือการกระทำของบุคคล ภาวะความขัดแย้งระหว่าง ความคิด ความเข้าใจ เกิดขึ้นเมื่อ

1. บุคคลรับรู้เหตุการณ์ใหม่หรือข้อมูลใหม่ ซึ่งขัดแย้งกับความรู้เดิมที่มีอยู่ อันได้แก่ ความเชื่อ ความคิดเห็น และทัศนคติ
2. บุคคลได้พบเห็นเหตุการณ์หรือข้อมูลที่ไม่ได้คาดคิดมาก่อน
3. การไม่เห็นด้วยกับบุคคลอื่นในสังคม
4. การบังคับให้ยอมทำตาม ทำให้บุคคลเกิดความขัดแย้งระหว่าง ความคิดกับการกระทำ เมื่อเกิดการขัดแย้งขึ้น บุคคลสามารถลดความขัดแย้งได้ด้วยการ

4.1 หาข้อมูลใหม่มาสนับสนุนความคิด หรือพฤติกรรมของตน

4.2 ไม่รับหรือหลีกเลี่ยงที่จะรับข้อมูล

4.3 เปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับความคิด หรือเปลี่ยนความคิดให้สอดคล้องกับพฤติกรรม

ของตน

4.4 เปลี่ยนความคิดให้สอดคล้องกับสิ่งแวดล้อม

#### 2.4.7 ทฤษฎีแรงจูงใจ ( Motivation Theory )

เฮอริชเบิร์ก (Friederick Herzberg) และเพื่อนร่วมงานศึกษาเกี่ยวกับทัศนคติที่มีต่องานของวิศวกรและนักบัญชี จำนวน 200 คน สรุปได้ว่า ความพอใจและความไม่พอใจในการทำงานไม่ได้มีสาเหตุมาจากปัจจัยกลุ่มเดียวกัน แต่จะมีสาเหตุมาจากปัจจัยสองกลุ่ม กลุ่มที่ทำให้เกิดความพอใจ เรียกว่า ปัจจัยจูงใจ (motivation factors) และกลุ่มที่ทำให้เกิดความไม่พอใจเรียกว่า ปัจจัยจำเป็น (hygiene factors)

ปัจจัยจูงใจ (motivation factors) เป็นปัจจัยที่เกี่ยวกับงานโดยตรงเป็นปัจจัยที่ทำให้ผู้ปฏิบัติงานชอบและรักงาน ทำให้บุคคลในองค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น 5 ประการ คือ

1. ผลสัมฤทธิ์ในการปฏิบัติงาน (achievement) การที่บุคคลสามารถแก้ปัญหาต่าง ๆ และรู้จักป้องกันปัญหาที่เกิดขึ้น เมื่อผลงานสำเร็จจะเกิดความรู้สึกพอใจในผลสำเร็จของงานนั้น
2. การได้รับการยอมรับนับถือ (recognition) การได้รับการยอมรับนับถือจากบุคคลต่าง ๆ เช่น ผู้บังคับบัญชา จากเพื่อนร่วมงาน จากผู้มาขอคำปรึกษา หรือ จากบุคคลในหน่วยงาน การยอมรับนับถือนั้นอาจอยู่ในรูปของการยกย่องชมเชย แสดงความยินดี การให้กำลังใจ หรือ การแสดงออกอื่นใดที่ทำให้เห็นถึงการยอมรับในความ สามารถ จะทำให้ผู้ปฏิบัติงานชอบและรักงาน

3. ลักษณะของงานที่ปฏิบัติ (work itself) เป็นงานที่น่าสนใจต้องอาศัยความริเริ่มสร้างสรรค์ท้าทายให้ลงมือทำเป็นสิ่งที่จูงใจให้บุคคลอยากทำงาน

4. ความรับผิดชอบ ( responsibility) ความพึงพอใจที่เกิดขึ้นจากการที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบงานใหม่ ๆ และมีอำนาจรับผิดชอบอย่างเต็มที่ ไม่มีการตรวจหรือควบคุมอย่างใกล้ชิด เป็นปัจจัยจูงใจให้บุคคลอยากทำงาน

5. ความก้าวหน้า (advancement) การได้รับเลื่อนขั้น เลื่อนตำแหน่งให้สูงขึ้นของบุคคลในองค์การ การมีโอกาสได้ศึกษาหาความรู้เพิ่มเติม หรือ ได้รับการฝึกอบรมจะเป็นสิ่งจูงใจให้บุคคลอยากทำงาน

ปัจจัยค้ำจุน ( hygiene factors) เป็นปัจจัยที่คงไว้ซึ่งแรงจูงใจในการทำงานของบุคคลให้มียุติตลอดเวลา ถ้าไม่มี หรือ มีไม่สอดคล้องกับความไม่ปรารถนาของบุคคลในองค์การแล้ว จะก่อให้เกิดความไม่ชอบงานขึ้น ปัจจัยค้ำจุนเหล่านี้ ได้แก่

(1) เงินเดือน (salary) เงินเดือนและการเลื่อนขั้นเงินเดือนในหน่วยงานเป็นที่พอใจของบุคคลที่ทำงาน

(2) โอกาสที่จะได้รับความก้าวหน้าในอนาคต (possibility of growth) นอกจากหมายถึง การที่บุคคลได้รับการแต่งตั้ง เลื่อนตำแหน่งภายในหน่วยงานแล้วยังหมายถึงการที่บุคคลสามารถได้รับความก้าวหน้าในทักษะวิชาชีพอีกด้วย

(3) ความสัมพันธ์ของผู้บังคับบัญชาและผู้ใต้บังคับบัญชา เพื่อนร่วมงาน (interpersonal relation with superior , subordinate , peers) การติดต่อไม่ว่าจะเป็นกิริยาหรือวาจาที่แสดงถึงความสัมพันธ์อันดีต่อกัน สามารถทำงานร่วมกัน มีความเข้าใจซึ่งกันและกันอย่างดี เป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างหนึ่งในการทำงาน

(4) ตำแหน่งหน้าที่ (status) ในหน่วยงาน เป็นที่ยอมรับนับถือของสังคม ความมีเกียรติ และศักดิ์ศรี เป็นสิ่งสำคัญอีกประการหนึ่ง ที่ช่วยให้บุคคลเกิดความพึงพอใจในงาน

(5) นโยบายและการบริหาร (company policy and administration) การจัดการและการบริหารงานขององค์การ การติดต่อสื่อสารภายในองค์การที่ดีจะช่วยให้ผู้ปฏิบัติงานเกิดความรู้สึกที่ดีต่อองค์การ

(6) สภาพการทำงาน (working conditions) ได้แก่สภาพทางกายภาพของการทำงาน เช่น แสง เสียง อากาศ ชั่วโมงการทำงาน รวมทั้งลักษณะสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ เช่น อุณหภูมิ หรือ เครื่องมือต่าง ๆ เป็นสิ่งที่ช่วยให้บุคคลเกิดความพึงพอใจในการทำงาน

(7) ความเป็นอยู่ส่วนตัว (personal life) ความรู้สึกที่ดี หรือ ไม่ดีอันเป็นผลที่ได้รับจากงานในหน้าที่ของผู้ปฏิบัติงาน เช่น ผู้ปฏิบัติงานถูกย้ายไปทำงานในที่ทำงานใหม่ ซึ่งห่างไกลจากครอบครัวทำให้ไม่มีความสุข จึงเกิดความไม่พอใจในการทำงานในที่ทำงานแห่งใหม่ได้

(8) ความมั่นคงปลอดภัยในการทำงาน (security) ความรู้สึกของบุคคลที่มีต่องาน ความมั่นคงในการทำงาน หรือ ความมั่นคงขององค์การย่อมมีผลต่อการปฏิบัติงาน

(9) วิธีการปกครองของผู้บังคับบัญชา (supervision-technical) ความสามารถของผู้บังคับบัญชาในการดำเนินงาน การนิเทศงานและความยุติธรรมในการบริหารย่อมมีอิทธิพลต่อการทำงานของบุคคลากรในหน่วยงาน



ซึ่งเฮอรัลเบิร์ก และคณะ ได้พูดถึงเรื่องตัวจูงใจ (Motivators) ซึ่งมีผลต่อความพอใจในงานที่ทำ (hygiene factors) และหากพอใจก็จะมีแรงจูงใจให้เกิดการปฏิบัติ

ตัวจูงใจ หมายถึง ลักษณะของงาน ความก้าวหน้า ความรับผิดชอบ การยกย่อง เป็นต้น

ปัญหาด้านสภาพอนามัย หมายถึง สภาพแวดล้อมในการทำงาน ความมั่นคงของงาน เงินเดือน นโยบาย การบังคับบัญชา การบริหารงาน เป็นต้น ซึ่งทำให้พอใจ หรือ ไม่พอใจงานที่ทำ

ซึ่งทฤษฎีนี้ได้รับการวิพากษ์วิจารณ์ข้อมูลที่ได้อาจจะมองแต่เรื่องความพอใจหรือไม่พอใจโดยมองข้ามไปว่า พวกผู้ที่ทำงานอาจจะทำงานไม่ได้ผล หรือ คนงานอาจจะพอใจงานส่วนใหญ่ แม้จะไม่ชอบงานบางส่วนก็ตาม



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ซึ่งเฮอรัลด์เบิร์ก และคณะ ได้พูดถึงเรื่องตัวจูงใจ (Motivators) ซึ่งมีผลต่อความพอใจในงานที่ทำ (hygiene factors) และหากพอใจก็จะมีแรงจูงใจให้เกิดการปฏิบัติ

ตัวจูงใจ หมายถึง ลักษณะของงาน ความก้าวหน้า ความรับผิดชอบ การยกย่อง เป็นต้น

ปัญหาด้านสภาพอนามัย หมายถึง สภาพแวดล้อมในการทำงาน ความมั่นคงของงาน เงินเดือน นโยบาย การบังคับบัญชา การบริหารงาน เป็นต้น ซึ่งทำให้พอใจ หรือไม่พอใจงานที่ทำ

ซึ่งทฤษฎีนี้ได้รับการวิพากษ์วิจารณ์ข้อมูลที่ได้อาจจะมองแต่เรื่องความพอใจหรือไม่พอใจโดยมองข้ามไปว่า พวกผู้ที่ทำงานอาจจะทำงานไม่ได้ผล หรือ คนงานอาจจะพอใจงานส่วนใหญ่ แม้จะไม่ชอบงานบางส่วนก็ตาม



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## 2.5 กฎจราจรและการควบคุมระบบจราจร

### 2.5.1 ข้อควรปฏิบัติในการขับรถ

บุญสม มาร์ติน และ ลำอาง พ่วงบุตร แนะนำถึงหลักการขับรถ เพื่อให้ได้รับความปลอดภัยมีดังต่อไปนี้ ( บุญสม มาร์ติน และ ลำอาง พ่วงบุตร 2525 : 82 - 88 )

#### การป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร

ประกอบไปด้วย การป้องกัน 3 ประการ คือ

1. การป้องกันด้านบุคคล ได้แก่ ผู้ขับขี่รถและผู้เดินบนถนน จะต้องปฏิบัติตามกฎจราจร อย่างเคร่งครัด ไม่ประมาท โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้ขับขี่ จะต้องมีสุขภาพปกติ เช่น สายตาดูได้ ยืนเสียงต่าง ๆ อย่างชัดเจน สภาพจิตและอารมณ์ปกติ ไม่เป็นโรคหัวใจ หรือโรคอื่น ๆ ที่มีอาการฉุกเฉิน ผู้ขับขี่จะต้องศึกษากฎจราจรต่าง ๆ ให้เข้าใจ และนำมาปฏิบัติจริง รวมทั้งมีมารยาทในการขับรถแท็กซี่ ดังนี้

1.1 การใช้สัญญาณ ผู้ขับรถจะต้องให้สัญญาณทุกครั้ง ตั้งแต่ เคลื่อนรถออก เลี้ยวขวา เลี้ยวซ้าย หยุดรถ ชลอความเร็วรถ กลับรถ ขอบทางและอนุญาตให้รถอื่นแซงขึ้นหน้า โดยใช้เวลาในการให้สัญญาณ เพื่อให้รถคันอื่นรู้ล่วงหน้าพอสมควร มิใช่ยกมือให้สัญญาณแล้วหยุดหรือเลี้ยวทันที การปฏิบัติเช่นนี้จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ง่าย

1.2 การปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร และสัญญาณไฟ ปฏิบัติตนตามสัญญาณและกฎจราจร ตลอดระยะเวลาการขับรถ การหยุดรถ การจอดรถจะต้องจอดในที่ซึ่งเจ้าพนักงานกำหนดไว้ หรือในสถานที่ที่เห็นว่าปลอดภัย และไม่กีดขวางการจราจร การออกรถในระหว่างติดไฟแดง ต้องไม่ออกก่อนสัญญาณไฟเขียวปรากฏขึ้น

1.3 การใช้แตรสัญญาณและการเร่งเครื่องยนต์ ผู้ขับรถจำนวนไม่น้อย ที่ขาดมารยาทในการใช้แตรรถ นอกจากนี้ ยังเร่งเครื่องเสียงดังผิดปกติ จนเป็นที่รำคาญของบุคคลอื่น การปฏิบัติเช่นนี้ นอกจากจะเป็นการผิดมารยาทของผู้ขับรถอย่างร้ายแรงแล้ว ยังสร้างความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้อื่นด้วย ซึ่งไม่ควรกระทำอย่างยิ่ง

1.4 การแซงรถและการขับรถฉวยโอกาส การแซงรถในที่คับขัน ขับรถฉวยโอกาสปาดหน้ารถคันอื่น ไม่ขับรถให้อยู่ในเส้นทางจราจร การขับรถแสดงลวดลายต่าง ๆ นับว่าเป็นมารยาทไม่ดี ผู้ขับรถไม่ควรกระทำ ควรจะขับรถให้เป็นไปตามเส้นทางหรือลู่วางวิ่ง การแซงรถจะต้องขอทางก่อนแซง หรือเมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้ว จึงจะแซงและเมื่อเห็นว่ารถคันอื่น ต้องการจะไปเร็วกว่าเราก็ควรเปิดทางให้ ไม่ควรขับรถกีดกันเอาไว้ ควรถ้อยทีถ้อยอาศัยซึ่งกันและกัน

1.5 การขับรถเร็วกว่า อัตราหรือช้ากว่าปกติ ล้วนแล้วแต่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ทั้งสองประการ การขับรถควรจะมีความเร็วให้เหมาะสมกับกาล-เทศะ คือ การขับรถในที่ที่มีรถมาก ๆ นั้น ก็ควรจะทำความเร็วปกติ หากถนนว่างข้างหน้า ไม่มีรถ ก็ควรขับให้เร็วกว่าปกติ แต่ไม่เร็วเกินอัตราที่ควรจะเป็น อย่างไรก็ตาม อุบัติเหตุส่วนใหญ่ เกิดขึ้นเนื่องมาจากความเร็วของรถเป็นสำคัญ เพื่อความปลอดภัยในการขับ นอกจากจะต้องมี

มารยาท และขับรถให้เป็นไปตามเครื่องหมายและกฎจราจรแล้ว ผู้ขับขี่ควรคำนึงถึงความเร็วของรถให้มาก นักขับรถที่ใช้ความเร็วเกินปกติ และมีความประมาทนั้นเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก

1.6 การปฏิบัติสิ่งที่ไม่ปลอดภัย และการละเว้นปฏิบัติสิ่งที่เป็นอันตราย ข้อปฏิบัติและข้อความละเว้นการปฏิบัติ ในการขับขี่รถนั้น เช่นถึงทางแยกควรหยุดรถก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับต่อไป ไม่ขับรถตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด ไม่ขับรถเคียงคู่หรือแข่งกันไปกับรถคันอื่น การเลี้ยวรถ ควรขับรถให้อยู่ในช่องทางเดินรถที่เลี้ยว และชิดช่องทางเดินที่จะเลี้ยวพร้อมทั้งให้สัญญาณการเลี้ยวก่อนไม่น้อยกว่า 30 เมตร

2. การป้องกันด้านสภาพของยานพาหนะ สภาพของยานพาหนะ เป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่ง ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ จากการจราจร ดังนั้น การป้องกันโดย การควบคุมสภาพยานพาหนะให้อยู่ในสภาพปลอดภัย เช่น ต้องมีความมั่นคงแข็งแรง มีอุปกรณ์หรือส่วนประกอบของรถครบถ้วน สมบูรณ์ ไม่ชำรุด หากมีสภาพไม่ปลอดภัย เช่น ท้ามลื้อชำรุด โคมไฟเสีย กระจกมองหลังแตก ต้องรีบแก้ไขให้อยู่ในสภาพเดินทันที

3. การป้องกันด้านสภาพถนน สภาพของถนนมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้น จะต้องปรับสภาพถนน ให้ปลอดภัยในการจราจรอยู่เสมอ เช่น แยกทางเดินสำหรับคนเดินเท้าออกเป็นส่วนหนึ่งของถนน วางแผนหรือออกแบบทางแยก ทางเชื่อมของถนนที่เหมาะสม มีเครื่องกั้น เครื่องหมายจราจร และแสงสว่างในถนนอย่างเพียงพอ ความโค้งของถนนและผิวลาดเอียงของถนนต้องมีรัศมีที่ถูกต้อง พื้นผิวของถนนมีความต้านการลื่น สามารถช่วยถ่วงแรงสัมผัสระหว่างยางรถกับถนนในระหว่างที่ห้ามล้อได้ และไม่เป็นหลุมหรือโคลน

#### **การจัดความบกพร่องจากผู้ขับรถ**

ความบกพร่องของผู้ขับรถ ที่นำไปสู่อุบัติเหตุ ได้แก่

1. ขับรถเร็ว อุบัติเหตุจากการขับรถเร็ว จะเกิดในลักษณะต่าง ๆ เช่น ชนท้ายรถคันหน้าเพราะห้ามล้อไม่ทัน บนทางแยกไม่ชะลอรถให้เป็นเหตุให้รถชนกับรถอื่น ชนผู้เดินเท้า รถคว่ำเอง เป็นต้น

2. ขับรถด้วยความประมาท อุบัติเหตุจากการประมาท จะเกิดในลักษณะต่าง ๆ เช่น ขับรถออกและเลี้ยวรถไม่ระวัง ตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด ขับรถแซงซ้าย รถคันอื่น แซงในที่คับขัน กระจายแรงผิด เป็นต้น

3. ผ่าฝืนกฎจราจร ทั้งความไม่รู้กฎและระเบียบจราจร เช่น ขับรถล้ำแนว กลางถนน ล้ำช่องการเดินรถ ไม่หยุดให้ทางแก่รถที่มาตรงหรือให้รถที่มากทางซ้ายไม่หรือโคมไฟเวลาขับรถสวนกัน จอดรถในที่มืดไม่เปิดโคมไฟ เลี้ยวรถไม่อ้อมจุดศูนย์กลางกลับรถ ตรงหัวเลี้ยวทางแยก หยุดหรือเบารถโดยไม่ให้สัญญาณ ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งพนักงานเจ้าหน้าที่

4. สุขภาพของผู้ขับรถไม่พร้อมที่อยู่ในสภาพขับรถ เช่น เหน็ดเหนื่อยเกินไป อดนอน อ่อนเพลีย กำลังง่วงนอนมาก เมาสุรา มีอารมณ์โกรธอยู่ เป็นโรคประจำตัวบางอย่าง มีวัยไม่เหมาะสม อายุมากหรือน้อยเกินไป สมองและสายตาขาดความไว เป็นต้น



### การจัดความบกพร่องของสภาพรถ

ผู้ขับขี่ควรหมั่นตรวจตราดูแล บำรุงรักษาซ่อมรถให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์อยู่เสมอ อย่าละเลยเนื่องจากความไม่เอาใจใส่ เสียหายค่าใช้จ่ายและค่าซ่อมรักษา หรือไม่เห็นความสำคัญของสภาพรถ เพราะจะทำให้ผู้ขับขี่ประสบอุบัติเหตุเกิดความเสียหายได้

ความบกพร่องของรถในปัจจุบัน ได้แก่

1. ห้ามล้อ เช่น ห้ามล้อไม่เสมอกัน ห้ามล้อเสื่อมสภาพ ชำรุด
2. เครื่องยนต์ เช่น รถเร่งเครื่องไม่ขึ้น หรือเครื่องมีความร้อนจัดจนทำให้เกิดเพลิงไหม้ได้
3. คันเร่งที่บังคับ เช่น คันเร่งชำรุด ติดขัด หรือเสื่อมสภาพ ชัดข้อง ใช้งานได้ไม่ดี ผิดหรือสั้น บังคับ

รดยากและอันตราย

4. โคมไฟหรือสัญญาณไฟรถ เช่น โคมไฟหน้า ทั้งไฟสูง ไฟต่ำ ไฟหรี่ ไฟเลี้ยว ไฟท้าย ตลอดจนแตรรถ ถ้าชำรุดใช้การไม่ได้ อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

5. เกิดมุมอับด้านหน้ารถ เช่น บรรทุกของไว้หน้ารถหนักเกินไป มากจนบังสายตา

6. เกิดมุมอับด้านหลังรถ เช่น บรรทุกของไว้ข้างหลังรถหนัก และมากจนบังสายตาระจกมองหลัง

### ความบกพร่องของถนนและทัศนวิสัยไม่ดี

ทั้งสภาพถนนชำรุด มีความลาดเอียง ไม่เหมาะสม มุมโค้งหักมุมมาก ขาดแสงสว่าง มีฝุ่นควัน ตลบอบอวล สภาพดินฟ้าอากาศแปรปรวน ฝนตก ถนนลื่น รวมทั้งป้ายเตือนและเครื่องหมายจราจรที่บกพร่องเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุง่าย

ความร่วมมือจากผู้ใช้รถใช้ถนนร่วมกัน รถยนต์ รถโดยสาร รถบรรทุก รถจักรยานยนต์ ผู้เดินเท้า ทุกฝ่ายต้องให้ความร่วมมือในการจราจร เช่น ไม่ประมาท ไม่เอาจัดเอาเปรียบ มีน้ำใจในการเดินทางซึ่งกันและกัน

### 2.5.2 กฎหมายและระเบียบจราจรที่ผู้ขับรถควรทราบ (วสันต์ ชีรานุกรณ์ 2530: 1-60)

กฎหมายและระเบียบจราจรทางบก ฉบับที่ใช้ปัจจุบัน คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และกฎกระทรวงอีกหลายฉบับ ที่ออกตามความในพระราชบัญญัติฉบับนี้ สาระสำคัญบางมาตราที่เกี่ยวกับ การขับรถแท็กซี่ มีดังต่อไปนี้คือ

#### 1. การใช้รถ

1.1 รถทุกคัน ที่นำมาวิ่งบนถนนนั้น ต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง สภาพสมบูรณ์อุปกรณ์ครบถ้วน ไม่เป็นอันตรายหรือทำให้เสื่อมเสียสุขภาพ ทั้งต่อผู้ขับขี่และบุคคลอื่น เช่น ห้ามใช้รถที่มีเสียงดังอื้ออึง อุปกรณ์รถต้องสมบูรณ์ครบถ้วน และต้องใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.2 การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณรถ ต้องมีโคมไฟหน้ารถและโคมไฟท้ายรถ สำหรับโคมไฟหน้ารถนั้น ต้องมีทั้งโคมไฟแสงพุ่งไกล และโคมไฟพุ่งต่ำ ส่วนโคมไฟท้ายรถ ได้แก่ โคมไฟท้าย และโคมไฟหยุด และโคมไฟส่องแผ่นป้ายทะเบียนรถ โคมไฟท้ายรถต้องส่องสว่างพร้อมกับ โคมไฟหน้ารถ เว้นแต่โคมไฟหยุด ต้องส่องแสง

สว่างเมื่อ ใช้เท้าห้ามล้อ สำหรับเสียงสัญญาณแตรนั้น ต้องใช้เสียงสัญญาณเฉพาะของรถยนต์เท่านั้น และห้ามผู้ขับขี่ แสงสัญญาณวับวาม เสียงสัญญาณไฟเรน เสียงสัญญาณที่เป็นนกหวีด เสียงที่แตกพร่า เสียงหลายเสียง เสียงดัง เกินสมควร

1.3 การบรรทุก เมื่อบรรทุกคนสัตว์หรือสิ่งของ ต้องจัดให้มีสิ่งป้องกัน ไม่ให้ร่วงไหล สกปรกหรือ ส่องแสงสะท้อน หรือปลิวออกจากรถไป

## 2. สัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร

ผู้ขับรถต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้

## 3. การใช้ทางเดินรถ

ผู้ขับรถต้องใช้ทางดังนี้ คือ

3.1 ผู้ขับรถ ต้องใช้ความระมัดระวัง ไม่ให้ชนหรือโดนคนเดินเท้า และต้องให้สัญญาณเตือนคน เดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น

3.2 รถที่ใช้ความเร็วช้า หรือรถที่ใช้ความเร็วต่ำกว่ารถคันอื่น ที่ขับไปในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับรถ ต้องขับรถให้ใกล้กับขอบทางด้านซ้าย

3.3 ห้ามผู้ขับรถ ขับรถในขณะที่หย่อนความสามารถ ในการขับรถ ขณะเมาสุราหรือสิ่งอื่น

3.4 ผู้ขับรถ ต้องลดความเร็วและหยุดรถ เมื่อปรากฏสิ่งปิดกั้น หรือสัญญาณจากเสียงรถไฟ หรือ สัญญาณจากเจ้าหน้าที่ของรถไฟว่า รถไฟกำลังผ่าน

3.5 ห้ามผู้ขับรถ ขับรถในช่องรถประจำทาง ที่เจ้าพนักงานกำหนด

## 4. ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วรถ

4.1 ผู้ขับรถ ต้องขับรถด้วยความเร็วในอัตราที่กฎหมายกำหนด หรือตามเครื่องหมายจราจรที่ติด ตั้งในทาง

4.2 ผู้ขับรถ ต้องลดความเร็วรถ เมื่อจะเลี้ยวซ้าย ให้รถอื่นแซงหรือผ่านข้างหน้า จอดรถ หยุด รถ หรือกลับรถ หรือเมื่อเข้าใกล้ทางแยก ทางร่วม ทางข้าม เส้นให้รถหยุด วงเวียน บนสะพาน เนินเขา ที่แคบ ทางโค้ง ทางลาด ที่คับขัน หรือที่มีหมอก คว้น ฝุ่น ฝน เป็นต้น

## 5. การขับรถผ่านทางร่วมทางแยก หรือวงเวียน

ต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้คือ

5.1 ถ้ามีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับรถต้องให้รถที่อยู่ในทางร่วมทางแยกนั้นผ่านไปก่อน แต่ถ้ามารถร่วมทางแยกพร้อมกัน และไม่มีรถอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับรถต้องให้รถที่อยู่ทางด้านซ้ายของตนไป ก่อน เว้นแต่ในทางร่วมทางแยกใด มีทางเดินรถทางเอกตัดผ่าน ทางเดินรถทางโท ให้ผู้ขับรถในทางเอกมีสิทธิไปก่อน

5.2 ในกรณีที่วงเวียนใด ได้ติดสัญญาณไฟจราจร หรือเครื่องหมายจราจร ผู้ขับรถต้องปฏิบัติ ตามอย่างเคร่งครัด แต่ถ้าหากไม่มีสัญญาณไฟจราจร หรือเครื่องหมายจราจรแล้ว เมื่อผู้ขับรถมาถึงวงเวียน ต้องให้ สิทธิแก่ผู้ขับรถที่อยู่ในวงเวียนทางด้านขวาไปก่อน



### 2.5.3 ระบบการควบคุมการจราจร

ประกอบไปด้วย

1. ป้ายการจราจร ( TRAFFICE SIGNS )
2. เครื่องหมายจราจร ( TRAFFICE MARKINGS )
3. ระบบไฟสัญญาณ ( TRAFFICE SIGNALS )

โดยระบบเหล่านี้ มีหน้าที่หลัก 3 ประการ คือ

1. การบังคับ ( REGULATORY )

คือ การบังคับให้ผู้ขับขี่รถยนต์ ปฏิบัติตามกฎหมายที่วางไว้ ผู้ที่ฝ่าฝืน จะถูกกำหนดโทษ ตามที่ระบุไว้ในกฎหมาย เช่น ให้ออกใบสั่ง ให้เดินรถทางเดียว ให้จอดเฉพาะวันคู่ ให้จอดเฉพาะวันคู่ ห้ามจอด ห้ามเข้า ห้ามกลับรถ ฯลฯ

2. การเตือน ( WARNING )

เป็นการใช้เพื่อเตือน หรือแจ้งให้คนขับทราบถึง สภาพต่างๆ บนถนน ซึ่งสภาพบางแห่ง อาจจะมีอันตราย เช่น สะพานแคบ ผิวทางร่วน บริเวณทางโค้งมีอันตราย ถนนลื่นเมื่อฝนตก ระวังหินถล่ม มีทางแยกข้างหน้า มีสัญญาณไฟบริเวณโรงเรียน ฯลฯ

3. การแนะนำ ( GUIDE )

เป็นข้อมูลแก่ผู้ใช้ถนน เช่น บอกทิศทาง บอกระยะทาง บอกสถานที่สำคัญ เช่น สถานที่ท่องเที่ยว สถานที่ทางประวัติศาสตร์ ฯลฯ

ในด้านวิศวกรรมจราจรนั้น การที่ระบบควบคุมทั้ง 3 ชนิด จะสามารถทำหน้าที่ ได้อย่างถูกต้อง สมบูรณ์นั้น จะต้องมีข้อกำหนดที่ชัดเจน ดังต่อไปนี้

1. สามารถบังคับให้ผู้ขับขี่ สนใจต่อระบบควบคุมการจราจร
2. ให้ความหมายที่ง่าย และชัดเจน
3. ให้ระยะเวลาพอสมควรแก่ ผู้ใช้รถยนต์ ในการตัดสินใจ
4. เหมาะสมกับความต้องการ
5. สามารถบังคับให้ ผู้ใช้รถยนต์เชื่อถือ และปฏิบัติตามระบบควบคุมการจราจรอย่างเคร่งครัด

อย่างไรก็ตาม ในด้านวิศวกรรมจราจร เป็นความจำเป็นอย่างยิ่ง ที่ระบบควบคุมการจราจรนั้น จะต้องมีความเป็นแบบอย่างเดียวกัน ( uniformity ) ทั้งนี้ เพื่อความสะดวกแก่ ผู้ใช้รถยนต์พาหนะ ในบริเวณที่ไม่คุ้นเคย และเป็นการเสริมความเข้าใจถึง ความหมายของสัญลักษณ์ หรือเครื่องหมาย เพื่อการตัดสินใจในขณะขับรถ นอกจากนี้ ยังเป็นแบบอย่างเดียวกันแล้ว ยังสะดวกต่อผู้รักษากฎหมาย และสำหรับการรักษาความปลอดภัย บนถนนอีก

ด้วย ทั้งนี้ การเป็นแบบอย่างเดียวกัน ในด้านวิศวกรรมจราจร หมายถึง การออกแบบขนาด สี รูปร่าง ลักษณะ สัญญาณ ลักษณะเครื่องหมาย ที่มีความหมายเหมือนกัน ตลอดทั่วทุกบริเวณ

### ป้ายจราจร ( TRAFFICE SIGN )

ป้ายจราจร เป็นอุปกรณ์ที่ใช้แจ้งกฎหรือระเบียบ แก่ผู้ใช้ยานบนถนน เพื่อให้ยานพาหนะได้มีการเคลื่อนที่เป็นไปได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ป้ายจราจร อาจจะเป็นตัวอักษร ตัวเลข เครื่องหมาย สัญลักษณ์ ซึ่งอาจจะอยู่ในลักษณะของการควบคุมบังคับ ( REGULATORY ) การเตือนให้ทราบ ( WARNING ) หรือการแนะนำ ( GUIDE ) ให้ทราบถึง เส้นทางและข้อมูลต่าง ที่จำเป็นในการใช้รถใช้ถนน

ชนิดของป้ายจราจร แบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ

#### 1. ป้ายบังคับ

เป็นป้ายซึ่งมีผลบังคับตามกฎหมาย ผู้ที่ละเมิดหรือฝ่าฝืน จะต้องโทษตามที่กฎหมายระบุเอาไว้

##### 1.1 ความมุ่งหมาย

ป้ายบังคับ ใช้ติดตั้งบนถนน เพื่อให้ผู้ใช้ยานปฏิบัติตาม ผู้ใดฝ่าฝืน ย่อมมีความผิดตามกฎหมาย การติดตั้งป้ายบังคับนี้ จะต้องพิจารณาอย่างรอบคอบ และจะติดตั้งเฉพาะบริเวณที่จำเป็นเท่านั้น

##### 1.2 ลักษณะของป้ายบังคับ

ป้ายบังคับโดยทั่วไป มีลักษณะเป็นแผ่นกลม โดยมีตัวอักษร ตัวเลข เครื่องหมาย สัญลักษณ์เป็นสีดำอยู่บนพื้นป้ายสีขาว ขอบป้ายสีแดง ยกเว้นป้ายหยุด ( stop sign ) ป้ายให้ทาง ( yield sign ) และป้ายห้ามจอดรถ ( no parking sign )

#### 2. ป้ายเตือน

เป็นป้ายซึ่งใช้เพื่อ เตือนผู้ใช้ยาน ให้ระมัดระวังก่อนจะมีอันตราย หรือตำแหน่งที่อาจจะเกิดอันตราย

##### 2.1 ความมุ่งหมาย

ป้ายเตือนที่ติดตั้งบนถนน เพื่อเตือนให้ผู้ใช้ยานทราบล่วงหน้าถึง อันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นจากสภาพถนน หรือสภาพที่อาจจะเกิดขึ้น ผู้ใช้ยานจะได้ระมัดระวังให้มากขึ้น โดยจะลดความเร็วลง เพื่อความปลอดภัย การให้ป้ายเตือนที่ถูกต้องและเพียงพอ จะมีส่วนช่วยในการขับรถ และป้องกันอันตรายได้เป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตาม การติดตั้งป้ายเตือน ควรจะติดตั้งเฉพาะเท่าที่จำเป็นเท่านั้น ทั้งนี้เพราะ การติดตั้งพร่ำเพรื่อหรือติดโดยไม่จำเป็น อาจจะทำให้ป้ายเตือน ขาดความสนใจจากผู้ใช้ยานได้



## 2.2 การใช้ป้ายเตือน

ตำแหน่งและบริเวณที่อันตราย ซึ่งควรใช้ป้ายเตือน เพื่อให้ทราบล่วงหน้า มีดังต่อไปนี้ คือ

1. ทางโค้ง
2. สัญญาณไฟ
3. การลดจำนวนช่องทางสัญจร
4. ผิวจราจรแคบลง
5. ทางลาด/ทางชัน
6. สภาพผิวจราจร
7. ทางข้าม
8. บริเวณโรงเรียน สถานศึกษา
9. ทางรถไฟ และอื่นๆ

## 2.3 ลักษณะของป้ายเตือน

กรมทางหลวง ได้กำหนดลักษณะของป้ายเตือน ดังต่อไปนี้ ป้ายเตือนเป็นรูป สี่เหลี่ยมจัตุรัสตั้งมุมขึ้น ยกเว้น ป้ายเตือนความเร็ว ซึ่งเป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส ป้ายเตือนทุกแบบใช้ป้ายสีเหลือง เส้นขอบป้ายเครื่องหมาย สัญญลักษณ์ ตัวอักษร มีสีดำ ยกเว้น ป้ายเตือนเกี่ยวกับ งานก่อสร้าง และงานบำรุงทาง จะใช้พื้นป้ายสีแสด เส้นขอบป้าย เครื่องหมาย ตัวเลข ตัวอักษร มีสีดำ

## 3. ป้ายแนะนำ

เป็นป้ายแสดงทิศทาง จุดหมายปลายทาง ระยะทาง สถานที่ที่น่าสนใจ ตลอดจนหมายเลขของเส้นทาง

### 3.1 การใช้ป้ายแนะนำ

ป้ายแนะนำ ใช้ติดบริเวณ ทางแยก เพื่อให้ผู้ใช้รถยนต์ทราบถึงทิศทาง ระยะทาง ถ้าใช้ติดตั้งบริเวณอื่น เพื่อให้ข้อมูลแก่ผู้ขับขี่เกี่ยวกับ ระยะทางและสถานที่ต่าง ๆ เช่น สวนสาธารณะ เป็นต้น รวมทั้ง บริเวณสถานที่ท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์

### 3.2 ลักษณะของป้ายแนะนำ

ลักษณะโดยทั่วไปของ ป้ายแนะนำ เป็นรูป สี่เหลี่ยมผืนผ้า โดยมีด้านสั้นเป็นด้านตั้ง และรูป สี่เหลี่ยมจัตุรัส ส่วนสีบนป้ายแนะนำนั้น มี 3 แบบ คือ

1. ใช้พื้นป้ายสีขาว เส้นขอบป้าย เครื่องหมาย สัญญลักษณ์ ตัวเลข ตัวอักษร ใช้สีดำ
2. ใช้พื้นป้ายสีน้ำเงิน เส้นขอบป้ายสีขาว เครื่องหมาย สัญญลักษณ์ ตัวเลข ตัวอักษร เป็นสีขาว สี

ดำ หรือ สีแสด

3. ใช้พื้นป้ายสีเขียว เส้นขอบป้าย เครื่องหมาย สัญญาลักษณ์ ตัวเลข ตัวอักษรสีขาว ป้ายชนิดนี้ ใช้เฉพาะกับถนนประเภท ทางสายด่วน ( expressway or freeway )

สำหรับข้อกำหนด หรือหลักการปฏิบัติในการใช้ ป้ายจราจรนั้น มีดังต่อไปนี้ คือ

### 1. การติดตั้งป้ายจราจร

ป้ายจราจร จะทำการติดตั้งด้านซ้ายของผิวจราจร แต่ในกรณีที่ถนนแคบ ควรใช้ป้ายจราจรชนิดแขวนสูง ( overhead signs ) ติดคล่อมถนนสายนั้น ๆ และนอกเหนือไปจากนี้ ป้ายแขวนสูง ยังนิยมใช้กับถนนชนิดทางด่วน ( expressway ) และถนนที่มีช่องทางวิ่งมากกว่า 3 ช่องทางขึ้นไป เนื่องจาก คนขับไม่สามารถมองเห็นข้างทางได้ถนัด สำหรับป้ายจราจรที่ติดตั้งทางด้านขวาของทาง ควรเป็นป้ายที่ติดตั้งไว้เพื่อ เสริมป้ายจราจรอื่น ๆ ที่มีอยู่แล้ว

เสาป้ายจราจร จะต้องตอกหรือฝังลงในดินให้มั่นคง แข็งแรง ไม่โยกคลอนไปมา เสาป้ายจราจรสำหรับป้ายบังคับ ป้ายเตือน และป้ายหมายเลขทาง ให้ใช้เสาเดี่ยว ส่วนเสาป้ายแนะนำอื่น ๆ ป้ายเตือนที่มีรูปร่าง สี เหลี่ยมผืนผ้า ให้ใช้เสาคู่ ที่เสาหรือที่ติดตั้งป้ายจราจรเพียงแห่งเดียว

สำหรับการติดตั้ง เสาป้ายจราจรนั้น ตามหลักวิศวกรรมจราจรควรมีลักษณะดังนี้ คือ

1. ห้ามติดตั้งป้ายแนะนำ ร่วมกับป้ายชนิดอื่น ๆ
2. ไม่ควรติดตั้งป้ายบังคับ หรือป้ายเตือนเกิน 1 ป้าย
3. ถ้าต้องการติดป้ายบังคับหรือป้ายเตือนร่วมกัน จะต้องมีป้าย ที่มีข้อความเสริมกัน และติดตั้งไม่

เกิน 2 ป้าย

### 2. เครื่องหมายจราจร

เครื่องหมายจราจร เป็นอุปกรณ์สำหรับควบคุม การจราจร ซึ่งทำให้ยาน สามารถเคลื่อนที่ไปได้ อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ในบางครั้ง เครื่องหมายจราจร ใช้เพื่อเสริมความหมายของ ระบบควบคุมจราจร ชนิดอื่น เช่น ช่วยเสริมความหมายของสัญญาณไฟ และป้ายจราจร

#### 2.1 สีของเครื่องหมายจราจร

โดยทั่วไป เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง จะใช้สีขาว และสีเหลือง ( สีดำนั้น อนุญาตให้ใช้ร่วมกับสีขาว ได้ เฉพาะ กรณีผิวทางมีสีอ่อน เพื่อการตัดกันของสี ) สำหรับในต่างประเทศ สีเหลือง จะใช้ในการแบ่งทิศทางการจราจร แสดงถึง การเดินทางในทิศทางตรงกันข้าม และเป็นเส้นแบ่งทิศทางจราจร ( center line ) โดยทำหน้าที่ ให้ความหมายดังต่อไปนี้

1. เส้นประเดี่ยวสีเหลือง เป็นเส้นแบ่งทิศทาง การจราจร อนุญาตให้ รถแซงกันได้ 2 ทิศทาง
2. เส้นประคู่สีเหลือง เป็นเส้นแบ่งทิศทางจราจร อนุญาตให้รถแซงในทิศทางหนึ่ง แต่ไม่อนุญาตให้แซงในอีกทิศทางหนึ่ง ด้านที่ห้ามแซง ใช้เส้นทึบ ส่วนด้านที่ยอมให้แซง ใช้เส้นประ เช่น การขับรถขึ้น/ลงเขา ด้านซึ่งคน



ขับอยู่ในทิศทางขึ้นเขา จะต้องตีเส้นทึบ เนื่องจากทัศนวิสัย และระยะทางการเห็นของสายตา ไม่ดีเท่า ด้านซึ่งคนขับในทิศทางลงเขา จะตีเส้นประ ดังนั้น ผู้ที่ขับรถขึ้นเขา ไม่อนุญาตให้แซง แต่ผู้ที่ขับรถลงเขา สามารถแซงลงมาได้

3. เส้นทึบคู่ เป็นเส้นแบ่งทิศทางจราจร บริเวณที่ห้ามแซงทั้ง 2 ทิศทาง เช่น บนเขา

สำหรับสีขาว ใช้เป็นเครื่องหมายจราจร ดังต่อไปนี้

1. เส้นแบ่งช่องทางวิ่ง ( ในทิศทางเดียวกัน )
2. เส้นขอบทางด้านซ้ายและขวา
3. เส้นหยุด
4. ทางคนข้าม
5. เส้นแสดงการจอดรถ
6. เครื่องหมายและข้อความบนผิวจราจร

2.2 ชนิดของเครื่องหมายจราจร

เครื่องหมายจราจร แบ่งออกได้เป็น 5 ชนิด คือ

1. เครื่องหมายจราจรบนผิวตามยาว ( longitudinal pavement marking ) ได้แก่ เส้นแบ่งทิศทางจราจร เส้นแบ่งช่องทางวิ่ง เส้นขอบทาง
2. เครื่องหมายจราจรบนผิวตามขวาง ( transverse pavement marking ) ซึ่งได้แก่ เส้นหยุด ทางคนข้าม เขตที่จอดรถ
3. เครื่องหมายจราจรบนผิวทางเฉพาะแห่ง เช่น เขตห้ามแซงบริเวณแสดงการเปลี่ยนแปลงช่องทางวิ่ง บริเวณที่มีสิ่งกีดขวางบนถนน บริเวณข้างหน้า มีทางรถไฟตัดผ่าน
4. เครื่องหมายจราจรบนเส้นขอบทาง เช่น บริเวณหัวเกาะ วงเวียน ทางแยก
5. เครื่องหมายจราจรแสดงตำแหน่งของวัตถุ เช่น สะพาน

3. สัญญาณไฟจราจร

นอกเหนือไปจากป้ายจราจร และเครื่องหมายจราจร ซึ่งเป็นเครื่องหมายควบคุมการจราจรแล้ว สัญญาณไฟจราจร สามารถใช้ควบคุมการจราจร ที่ให้ประสิทธิภาพมากที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การควบคุมการจราจร ณ บริเวณทางแยก ระบบไฟสัญญาณ ทำให้การเคลื่อนที่ เป็นไปอย่างมีระเบียบ ป้องกันปัญหาความขัดแย้ง และความสับสนของยานยนต์ในทิศทางต่าง ๆ ให้ลำดับสิทธิแก่ ผู้ที่สมควรได้ไปก่อน/หลัง และช่วยลดอุบัติเหตุ เป็นต้น ซึ่งระบบควบคุมชนิดอื่น อาจจะไม่สามารถทำหน้าที่ ได้อย่างสมบูรณ์เทียบเท่ากับระบบไฟจราจร

### 3.1 ชนิดของสัญญาณไฟจราจร

สัญญาณไฟจราจร มิได้ใช้เฉพาะแต่การควบคุมการจราจร ตามบริเวณทางแยกต่าง ๆ เท่านั้น แต่ยังสามารถนำไปใช้ในงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับจราจร เพื่อให้เตือนหรือบังคับ ผู้ใช้ยานพาหนะ ให้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ซึ่งจะทำให้การเคลื่อนที่ เป็นไปอย่างมีระเบียบ และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น สำหรับสัญญาณไฟจราจร ที่ใช้โดยทั่วไป มี 3 สี คือ

1. สีแดง หมายถึง การบังคับให้ยานพาหนะทุกคันหยุด

2. สีเหลือง หมายถึง การเตือนให้ผู้ขับขี่ชะลอความเร็ว เพื่อให้ระมัดระวังมากยิ่งขึ้น และให้หยุดในบางครั้งก่อนเพื่อความปลอดภัย

3. สีเขียว หมายถึง การอนุญาตให้ยานพาหนะแล่นผ่านไป

สัญญาณไฟจราจร มีหลายชนิด สามารถจำแนกตามลักษณะ การใช้งานได้ดังต่อไปนี้

#### 1. สัญญาณควบคุมการจราจร

เป็นสัญญาณไฟจราจร ที่ใช้ควบคุมการจราจร ตามบริเวณทางแยกต่าง ๆ ประกอบด้วย ไฟสีแดง สีเหลือง สีเขียว วางเรียงกันลงมาตามลำดับ สัญญาณไฟชนิดนี้ แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

1.1 สัญญาณไฟที่มีระยะเวลาใน 1 รอบ ( cycle length ) คงที่ ซึ่งมีชื่อเรียกว่า " Pre - Time Signal " หรือ " Fixed Time Singal " เป็นระบบสัญญาณไฟที่ได้กำหนด ระยะเวลา 1 รอบไว้คงที่ ซึ่งหมายความว่า ได้กำหนดระยะเวลาของสัญญาณไฟเขียวไว้แน่นอน ไม่มีการเปลี่ยนแปลง ไม่ว่าทางแยกนั้น ๆ จะมียานพาหนะวิ่งผ่านหรือไม่ จะสังเกตได้ว่า สัญญาณไฟประเภทนี้ ไม่เหมาะสมกับช่วงเวลา ที่มีการจราจรเบาบาง เนื่องจาก รถต้องหยุดรอสัญญาณไฟเขียว เป็นการเพิ่มปัญหาให้การจราจร

1.2 สัญญาณไฟ ที่เปลี่ยนไปตาม ปริมาณการจราจร ( Actuated Signal ) เป็นสัญญาณไฟที่มีระยะเวลาของ สัญญาณไฟเขียว จะเปลี่ยนไปตามปริมาณการจราจร เช่น ในทิศทางที่ไม่มียานพาหนะวิ่งผ่าน ทางสายนั้น จะต้องได้รับสัญญาณไฟแดง และจะต้องเปลี่ยนเป็นสัญญาณไฟเขียว เมื่อเริ่มมียานพาหนะวิ่งผ่าน

#### 2. สัญญาณไฟสำหรับคนข้าม

เป็นสัญญาณไฟที่ใช้ควบคุม ยานพาหนะและคนเดิน บริเวณทางข้าม ซึ่งอาจจะติดตั้ง ณ บริเวณทางแยก หรือบริเวณที่มีคนเดินข้ามเป็นจำนวนมาก เช่น โรงพยาบาล บริเวณศูนย์การค้า โรงเรียน ฯลฯ เพื่อเป็นการป้องกันอันตรายแก่ ผู้เดินข้ามถนน และช่วยลดอุบัติเหตุต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นได้ สัญญาณไฟสำหรับคนข้าม มีลักษณะคล้ายกับ สัญญาณไฟควบคุมการจราจร แต่แตกต่างกันเพียง สัญญาณไฟสำหรับคนข้าม มีเฉพาะ สีแดงและสีเขียว ในบางครั้งก็ใช้สัญญาณไฟกระพริบสีเหลือง

#### 3. สัญญาณไฟสำหรับกรณีพิเศษ

3.1 สัญญาณไฟกระพริบ ( flashing beacon ) เป็นสัญญาณไฟที่ติดตั้งเพื่อ เตือนผู้ใช้ยานพาหนะ ให้ระมัดระวังมากยิ่งขึ้น ให้ชะลอความเร็ว โดยทั่วไป สัญญาณไฟชนิดนี้ จะติดตั้งบริเวณทางข้าม โดยใช้ไฟกระพริบสีเหลือง สำหรับในต่างประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา จะใช้สัญญาณไฟกระพริบ แทนสัญญาณไฟจราจร ในช่วงที่มีการ



จราจรเบาบางมาก เช่น ช่วงดึก ช่วงรุ่งเช้า โดยกำหนดให้ถนนทางเอก ใช้สัญญาณไฟกระพริบสีเหลือง และถนนทางโท ใช้สัญญาณไฟกระพริบสีแดง ยานพาหนะที่ได้รับสัญญาณไฟกระพริบสีแดง จะต้องหยุดให้ทางแก่ ยานพาหนะบนถนนที่ได้รับสัญญาณไฟกระพริบสีเหลืองก่อน การใช้สัญญาณไฟกระพริบ ในช่วงที่มีการจราจรเบาบางนั้น จะช่วยลดปัญหาความล่าช้า ณ บริเวณทางแยกได้

3.2 สัญญาณไฟควบคุมช่องทางวิ่ง ( lane use control signal ) ใช้กรณีถนนบางสาย อาจจะมีจำนวนช่องทางวิ่งไม่เท่ากัน ในแต่ละทิศทาง และบางช่องทางวิ่ง อาจใช้เป็นช่องทางพิเศษ เพื่ออนุญาตให้ยานยนต์แล่นไปมาในทิศทางตรงกันข้าม ในช่วงเวลาที่กำหนด

3.3 สัญญาณไฟสำหรับสะพานเปิด ( drawbridge signal ) เป็นสัญญาณไฟ ที่ใช้เตือน ผู้ใช้รถยนต์ ในการณที่มีการเปิดสะพาน

## 2.6 บรรณกรรมและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

กองบังคับการตำรวจจราจรกลาง ( 2533 ) ได้จัดทำเอกสารบรรยายสรุปว่า ปัญหาการจราจรในปัจจุบัน สามารถสรุปสาเหตุที่สำคัญได้ดังนี้

1. ความไม่สมดุลระหว่างจำนวนรถและผิวการจราจร และยังไม่สามารถที่จะใช้กฎหมายหรือระเบียบควบคุมปริมาณรถหรือจำกัดการใช้รถได้ในขณะนี้

2. สภาพผังเมือง ไม่มีการวางแผนการใช้สอยประโยชน์จากพื้นที่อย่างเต็มที่ เช่น คนที่มีบ้านพักในพื้นที่หนึ่ง เกิดการเดินทางไปมาไขว้กัน อันเป็นสาเหตุทำให้เกิดปัญหาจราจรอย่างมาก นอกจากนี้ การขยายผังเมืองในปัจจุบัน ยังไม่มีการวางแผนล่วงหน้าสำหรับในอนาคต สาเหตุดังกล่าว ก่อให้เกิดความจำเป็นในการเดินทางของประชาชนสูงมากขึ้น และก่อให้เกิดปัญหาการจราจรอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

3. ขาดการประสานงานที่ดีของ โครงการและแผนงานของหน่วยงานต่าง ๆ ที่รับผิดชอบด้านการจัดสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ โดยเฉพาะการขุดและการซ่อมถนน

โกวิท ภูพานิช ได้ศึกษาถึงการบริหารงานการจราจร ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยศึกษากรณีการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า การแก้ไขปัญหาการจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ จะมีประสิทธิภาพมากขึ้นนั้น จะต้องมีการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารงานจราจร ให้สอดคล้องกับการบริหารงานจราจรตามหลักสากล ได้แก่ การวิศวกรรมจราจร การบังคับใช้กฎหมาย การให้ความรู้เกี่ยวกับการจราจร ฯลฯ แต่ในปัจจุบันกรมตำรวจไม่ประสบผลสำเร็จในการบริหารงานจราจรเท่าที่ควร เนื่องจากโครงสร้างการบริหารงานจราจร ไม่สอดคล้องกับการบริหารงานจราจร โดยควรเพิ่มอำนาจในด้านวิศวกรรมจราจร ให้แก่กรมตำรวจเพิ่มมากขึ้น เพื่อให้กรมตำรวจมีโครงสร้างการบริหารงานการจราจรมีเอกภาพมากขึ้น

**นิพนธ์ ภูพันธ์ศรี** ได้ศึกษาการนำนโยบาย การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด ไปปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดระบบการจราจร บนถนนรามคำแหง ของสถานีตำรวจนครบาลหัวหมาก เสนอแนะการแก้ไขปัญหการจราจรเกี่ยวกับบทบาท และหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร โดยพบว่า ในด้านการบังคับใช้กฎหมาย ควรดำเนินการกวาดล้างจับกุม เพื่อให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างได้ผล และมีความเสมอภาค ในด้านวิศวกรรมจราจร ควรมีการปรับปรุงโครงสร้าง การบริหารงานจราจรของกรมตำรวจ ให้สอดคล้องกับหลักสากล ส่วนในด้านการให้การศึกษาเกี่ยวกับการจราจรนั้น ควรมีการรณรงค์ส่งเสริมให้ประชาชนมีความรู้ ความเข้าใจในกฎหมายเบื้องต้น การอบรมให้แก่ผู้กระทำความผิดจราจร ตลอดจน การพัฒนาบุคลากรตำรวจ ซึ่งมีหน้าที่โดยตรงที่เกี่ยวข้องกับ การจราจร ให้ทราบถึงกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรอย่างแท้จริง

**วรณัฐ เกิดสินธุ์ชัย** ได้ศึกษาระบบจราจร บริเวณทางแยกซึ่งมีปฏิสัมพันธ์ต่อกัน โดยอาศัยการจำลองด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ พบว่า การควบคุมสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกต่าง ๆ ตามสภาพการจราจรที่เป็นอยู่นั้น เป็นแนวทางที่กระทำได้ง่าย และสิ้นเปลืองค่าใช้จ่าย ซึ่งสามารถลดปัญหาการจราจรติดขัดได้ในระดับหนึ่งเท่านั้น โดยการจักระบบสัญญาณไฟที่มีประสิทธิภาพนั้น จะสามารถลดความยาวของคิวรถและ ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางได้ และยังช่วยประหยัดเชื้อเพลิง อันเป็นสิ่งที่มีความสำคัญของภาวะการขาดแคลนน้ำมันได้ด้วย

**ยอดพล ธนาบริบูรณ์** ได้เสนอแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจร ในกรุงเทพมหานคร ในเรื่องมาตรการควบคุม และการกระจายปริมาณการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร เสนอว่า จำเป็นต้องใช้วิธีการควบคุมปริมาณการจราจร มาแก้ไขปัญหาคือ

1. จะต้องเคลื่อนคน โดยที่ไม่พยายามมุ่งเน้นไปที่การเคลื่อนที่รถ เพราะ หลักการที่ ใช้กันมากในอดีต นั้น เป็นหลักการที่ไม่ถูกต้องที่จะเคลื่อนรถมากกว่า การขนถ่ายผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก
2. ควรมุ่งเน้นให้ประชาชน หันมาสนใจใช้บริการขนส่งมวลชนของรัฐ ให้มากที่สุด
3. ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว ในบริเวณหรือพื้นที่ที่มีการจราจรติดขัด
4. ควรให้สิทธิพิเศษแก่ยานพาหนะ เช่น รถโดยสารประจำทาง ซึ่งสามารถที่จะใช้ถนนให้เกิดประโยชน์สูงสุด มีประสิทธิภาพมากที่สุด พยายามควบคุมการจราจร เพื่อให้มีการใช้พื้นที่ถนนที่มีอยู่อย่างจำกัด

**เพชรจิต เกตุมาศุช , ร.ต.อ. ( 2531 )** เขียนเอกสารวิจัยเรื่อง ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร กล่าวถึง การติดขัดในการจราจร มีสาเหตุหลายประการ เช่น การคับคั่งของยานยนต์ สภาพของถนน เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ โครงการสร้างผังเมือง และการศึกษา นอกจากนี้ ความเสียหายที่มีผลต่อด้าน เศรษฐกิจ ทำให้สิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง ของผู้ใช้รถใช้ถนน และเสียหายต่อเศรษฐกิจส่วนรวม



สนอง กฤตยาบาล, พ.ต.อ. ( 2533 ) ในกรณีที่ดินมีช่องทางเดินรถ 3 ช่องทาง ถ้ามีรถจอดขวางเสีย 1 ช่องทาง อัตราการเคลื่อนที่หรือการไหลเวียนของการจราจรจะลดลง 50 % ทันที และมีการเคลื่อนตัวช้า ๆ ลงทุก 1 ไมล์ อัตราการสูญเสีย คิดเป็นมูลค่า 5 ล้านบาท ในเมืองที่มีประชากรเกินกว่า 1 ล้านคนขึ้นไป

สุพจน์ สิริโยธิน ,พ.ต.ท. ( 2520 ) เขียนเอกสารการวิจัยเรื่อง ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร กล่าวถึง ปัญหาจราจร นอกจากจะสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจแล้ว น้ำมันเชื้อเพลิง การสึกหรอของเครื่องยนต์แล้ว ยังทำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน มีจิตใจที่เห็นแก่ตัวมากขึ้น โดยการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ระเบียบข้อบังคับการจราจร เพื่อความได้เปรียบของตนเอง

สุประดิษฐ์ มุขนาค ได้เขียนบทความทางวิชาการเรื่อง สาเหตุและวิธีการแก้ไขปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นจากผู้ใช้รถใช้ถนน เมื่อ พ.ศ. 2520 ได้เห็นความสำคัญของ ปัญหาการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร ที่จะต้องแก้ไขอย่างรีบเร่ง และควรที่จะเป็นไปในระยะเวลาอันสั้น โดยเน้นถึงความสำคัญของผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งรวมถึงผู้ขับขี่รถยนต์ต่าง ๆ และคนเดินเท้า ซึ่งเป็นองค์ประกอบในการจราจรทางบกซึ่งค่อนข้างสำคัญอย่างมาก เพราะ เป็นสิ่งที่แปรผันมากที่สุด ในปัญหาที่เกิดขึ้น จำเป็นต้องศึกษาถึงนิสัย เพื่อที่จะได้เข้าใจก่อนที่จะวางระเบียบ ข้อบังคับ เครื่องหมายต่าง ๆ

นิตยา วงษาเทียม ได้ศึกษาความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนน เกี่ยวกับผลกระทบของการลดภาษีรถยนต์ ที่มีต่อปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร พบว่า ปัญหาการจราจรนั้น ไม่สามารถแก้ไขได้ หากประชาชนยังคำนึงถึงความสะดวกสบายเป็นหลัก ซึ่งมาตรการการเก็บภาษีรถยนต์นั้น ไม่สามารถที่จะแก้ไขหรือ บรรเทาปัญหาการเพิ่มขึ้นของรถยนต์ได้ ควรจะนำเทคโนโลยี มาช่วยในการแก้ไขปัญหาจราจร โดยจัดให้มีระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพมาใช้ พร้อมทั้งนำระบบคอมพิวเตอร์มาใช้ในการควบคุมสัญญาณไฟจราจรอีกด้วย

จรัญ บุรพรัตน์ ได้ศึกษาระบบขนส่งมวลชนในอนาคต สำหรับประเทศไทย โดยได้เสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครอีกว่า ต้องมีการพัฒนาการขนส่งการรถไฟ และนำเอาระบบขนส่งมวลชนแบบใหม่ที่มีประสิทธิภาพมาใช้ เพื่อให้ความสอดคล้องกับการใช้ระบบถนนมากขึ้น ซึ่งเป็นการลดต้นทุนการขนส่งผู้โดยสาร และสนับสนุนนโยบายการเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้พลังงาน นอกจากนี้ ควรนำระบบขนส่งมวลชนมาใช้เชื่อมเส้นทางต่าง ๆ ที่เชื่อมกรุงเทพมหานครกับเมืองหลัก ๆ เช่น ระบบขนส่งมวลชนระหว่างเมือง การขนส่งมวลชนในเมืองและชานเมือง

**Marvin E. Wolfgang และ Franco Rerracuti** ได้ร่วมกันเขียนวิทยานิพนธ์ขึ้น ให้หัวข้อเรื่อง “วัฒนธรรมย่อยในเรื่องความรุนแรง” เขาได้ศึกษาถึงความสัมพันธ์ในเรื่อง วัฒนธรรมย่อย ๆ ของกลุ่มสังคมต่าง ๆ ความพร้อมของสมาชิกในสังคม ที่จะแสดงออกให้เห็นถึงความก้าวร้าว ระบบบรรทัดฐานของสังคม ซึ่งอธิบายถึงวิถีการดำเนินชีวิต กระบวนการขัดเกลาทางสังคม รวมทั้ง วิธีการปะทะสังสรรค์ของสมาชิกในกลุ่มสังคมนั้น ๆ เขาได้อ้างถึงลักษณะของการฝ่าฝืนและลักษณะที่สับสนของกลุ่มวัฒนธรรมต่าง ๆ มีกลไกอยู่ 3 ประการ ในเรื่องของวัฒนธรรมย่อย ที่เกี่ยวกับความรุนแรง ซึ่งสามารถมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของผู้ซึ่งมีพฤติกรรมได้

1. ส่วนประกอบ 2 ส่วนของวัฒนธรรมย่อย ในเรื่องความรุนแรงที่เห็นได้ชัดเจน คือ การมีเจตนาที่จะเป็นสาเหตุให้เกิดอันตรายให้ผู้อื่น ได้รับความเจ็บ และเจตนาที่จะเสี่ยงภัยกับอันตรายต่อชีวิตของตนเอง เพื่อที่จะสนองความก้าวร้าวของตน ซึ่งทั้งนี้ มีความเป็นไปได้ที่จะทำให้เกิดอันตรายต่อตนเองและผู้อื่น เขาเหล่านี้ มีพฤติกรรมที่ก้าวร้าวยอมรับถึงสิ่งต่าง ๆ ดังกล่าว และ ถือว่าการขบขี้ เป็นการปะทะสังสรรค์แบบเผชิญหน้า ซึ่งเขาก็พอใจ

2. สมาชิกในกลุ่มสังคมนั้น ๆ ได้รับการหล่อหลอมให้เข้าใจและยอมรับถึง พฤติกรรมก้าวร้าว บุคคลเหล่านี้ จะถือเอาความเร็วของรถยนต์ มาใช้ประโยชน์ในการผ่อนคลาย และทดแทนอารมณ์ก้าวร้าวของตน ในขณะที่เขาไม่สามารถจะแสดงความก้าวร้าวต่อบุคคลอื่นหรือสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ซึ่งมีความมุ่งร้ายต่อตนโดยตรงได้

3. กริยาท่าทางหรือมารยาทของผู้ซึ่งขบขี้ ซึ่งมักจะแสดงออกมาในรูปแบบของ ความใจร้อนดุดัน หรือ ไม่ก็ความเยือกเย็นสุขุมในขณะขบขี้ และเป็นไปตามลักษณะของชนชั้น เช่น ชนชั้นต่ำ หรือ ชนชั้นกรรมกร

## **2.7 สถิติอัตรากำลัง และ สถิติอุบัติเหตุขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ**

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้มีการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับพนักงานไว้ซึ่งได้ในการวิจัยครั้งนี้ได้นำสถิติมาประกอบในการศึกษาวิจัยด้วยคือ

1. อัตรากำลังของพนักงานขับรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จนถึงเดือน ธันวาคม 2539
2. สิทธิและผลประโยชน์ของพนักงานขับรถเมล์ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
3. สถิติอุบัติเหตุเปรียบเทียบระหว่างปี พ.ศ.2538 - 2539 มีแผนภาพประกอบ
4. ตารางสายการเดินรถเมล์ชนิดธรรมดาขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ



ลำดับ	ตำแหน่ง	สนย.	เขต1	เขต2	เขต3	เขต4	เขต5	เขต6	เขต8	เขต9	เขต10	เขต 10	รวม
1	ผู้อำนวยการ	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
2	รองผู้อำนวยการ	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
3	ที่ปรึกษา, ประจำ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	ประจำฝ่าย	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
5	ประจำสำนักงาน	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
6	ผู้ตรวจการเขต	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	9
7	รองผู้ตรวจการเขต	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	8
8	หัวหน้าสำนักงาน	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
9	หัวหน้ากอง	10	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	58
10	หัวหน้าแผนก	30	10	14	12	11	15	11	11	11	14	13	152
11	ท.หมวด, ท.พนักงาน	5	25	64	23	19	23	23	19	22	0	14	237
12	น. ประจำสำนักงาน	347	82	61	65	80	67	72	78	72	101	171	1,196
13	แพทย์	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14	พยาบาล	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
15	ผู้ช่วยพยาบาล	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
16	น. การเงินค่าโดยสาร	0	22	32	36	29	34	33	31	26	35	68	346
17	น. บัญชีค่าโดยสาร	0	12	16	16	16	20	18	17	16	19	41	191
18	ช่างภาพ	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
19	พนักงานวิทยุ	30	9	12	11	12	9	9	15	12	10	30	159
20	พนักงานขงมตค	29	7	7	7	6	6	6	6	6	6	5	91
21	น. ทำความสะอาด	14	18	21	12	7	9	8	10	12	8	44	163
22	ยาม	9	16	13	7	6	31	4	22	14	15	3	140
23	น. เติมน้ำมัน	0	13	19	22	15	14	18	20	14	9	66	210
24	นักการ	8	5	5	4	5	3	4	5	3	4	8	54
25	นทร. ช่าง	7	0	8	0	0	0	0	0	0	3	6	18
26	ช่าง	102	8	86	8	4	114	8	3	2	50	14	399
27	น. ธุรการเคมรถ	0	27	20	10	10	13	17	21	13	17	0	148
28	ผู้ตรวจการสาย	8	12	14	10	10	15	9	11	12	13	18	132
29	ผู้ช่วยผู้ตรวจการสาย	0	14	21	17	8	15	14	15	13	12	37	166
30	นายทา	0	64	90	84	58	82	74	70	53	87	136	798
31	นายท้าว	0	6	11	2	9	10	12	9	15	9	47	130
32	พนักงานตรวจการ	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26
33	นายตรวจ	0	63	99	66	72	92	76	74	69	70	56	737
34	สายตรวจมเตช	223	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	223
35	นทร. สำนักงาน	25	9	16	10	10	14	9	10	9	17	15	144
36	นทร.	0	672	846	652	700	839	804	687	607	754	1,836	8,397
37	นทส.	0	693	841	656	694	860	815	692	605	790	2,087	8,733
	รวม	915	1,793	2,321	1,736	1,788	2,291	2,051	1,833	1,613	2,050	4,716	23,107





ตารางแสดงสิทธิและผลประโยชน์ของ พพร.

ตำแหน่ง	เงินเดือน/ค่าจ้าง เดือนละ / วันละ	มี เบี้ยขยัน เดือนละ	มี เบี้ยเลี้ยง วันละ	มี เบี้ย เลี้ยงพิเศษ OT ชม. ละ	ค่าพาหนะ	เงินส่วนแบ่ง	รายได้รวม/คน/เดือน (บาท)
3 <u>รายได้เดือน</u> (ระบบใหม่) 15/2531 (เฉพาะรถธรรมดา) 5,544 คน)	5,450-19,110	-	50	11	-	<u>จำนวนค้ำที่จำหน่าย</u> 1- 500 ใบ ๆ ละ 10 ส.ค. 501 ใบขึ้นไป ใบละ 12 ส.ค.	9,012

:OTHER103\6-7

รายได้ขั้นต่ำคำนวณจากรฐาน

1. เงินเดือนขั้นต่ำ
2. ทำงาน 26 วัน/เดือน
3. วันละ 10 ชม.
4. จำนวนค้ำ 625 ใบ หรือค่าโดยสาร 2,187.5 บาท รถธรรมดา หรือรายได้ค่าโดยสารรถ พล. 3,000 บาท

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## สถิติอุบัติเหตุ เขต 1-11 ปี 2538

วันที่ เดือน ปี	จำนวนรายชื่อ ของอุบัติเหตุ	รายการประเภทอุบัติเหตุ							ค่าเสียหายโดยประมาณ			จำนวนผู้ เสียชีวิต	จำนวนผู้ บาดเจ็บ
		องค์การฯ ผิด	องค์การฯ ถูก	ประมาท ร่วม	คดี	ผู้โดยสาร ตก	เหตุสุดวิสัย	อื่น ๆ	องค์การฯ จ่าย	องค์การฯ รับ	สรุปค่าเสียหาย ที่จ่ายจริง		
ม.ค. 38	1,366	693	448	11	191	-	23	-	8,160,083.-	1,070,176.-	7,089,907.-	11	65
ก.พ. 38	1,195	614	408	4	169	-	-	-	6,865,185.-	866,471.-	5,998,714.-	13	80
มี.ค. 38	1,407	710	533	12	141	-	11	-	8,386,823.-	1,217,744.-	7,169,079.-	4	72
เม.ย. 38	1,208	572	457	10	160	-	9	-	7,700,078.-	968,936.-	6,731,142.-	4	51
พ.ค. 38	1,391	738	476	11	166	-	-	-	8,309,260.-	1,191,793.-	7,117,467.-	12	81
มิ.ย. 38	1,442	694	494	9	230	-	15	-	7,957,893.-	1,597,463.-	6,360,430.-	7	83
ก.ค. 38	1,363	670	448	8	221	-	16	-	7,749,533.-	1,015,369.-	6,734,164.-	2	77
ส.ค. 38	1,347	629	475	3	218	-	22	-	8,014,285.-	1,086,763.-	6,927,522.-	4	64
ก.ย. 38	1,376	666	472	8	201	-	29	-	8,350,873.-	1,402,780.-	6,948,093.-	5	97
ต.ค. 38	1,315	651	442	6	196	-	20	-	8,859,132.-	1,290,872.-	7,568,260.-	5	76
พ.ย. 38	1,352	679	444	10	198	-	21	-	6,780,943.-	1,257,986.-	5,522,957.-	6	60
ธ.ค. 38	1,220	579	453	9	170	-	9	-	7,745,401.-	1,127,497.-	6,617,904.-	6	77
	15,982.-	7,895.-	5,550	101	2,261	-	175	-	94,879,489.-	14,093,850.-	80,785,639.-	79	883

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รายงานสถิติอุบัติเหตุ ประจำเดือน ธันวาคม 2538

เขต	จำนวน รายงาน อุบัติเหตุ	รายการประเภทอุบัติเหตุ							ค่าเสียหายโดยประมาณ			จำนวน ผู้ตาย	จำนวน ผู้บาดเจ็บ	จำนวนอุบัติเหตุ + เพิ่มขึ้น - ลดลง	จำนวนรายงาน อุบัติเหตุ เดือน พ.ค. 38
		องค์การ นิคม	องค์การ อุตสาหกรรม	ประเภท รวม	เป็นคดี	ผู้โดยสาร รถยนต์	ผู้ขับขี่	อื่นๆ	องค์การ บาท	องค์การ บาท	สรุปค่าเสียหาย ที่แท้จริง/บาท				
1	74	36	20		18				371,080	33,270	337,810		5	-30	104
2	117	43	54		20				788,584	97,000	691,584	1	13	2	115
3	112	40	50		22				1,718,046	94,725	1,623,321		22	27	85
4	79	33	38		8				530,250	60,660	469,590	1	1	-9	88
5	125	56	52		17				487,660	56,400	431,260	2	3	10	115
6	105	44	39	1	21				454,240	62,520	391,720	1	2	5	100
8	67	30	26	1	1		9		346,750	127,350	219,400			-30	97
9	84	44	33		7				610,235	42,700	567,535	1	10	14	70
10	90	54	26	2	8				582,410	29,302	552,608			6	84
ปอ.	367	199	115	5	48				1,856,146	523,070	1,333,076		21	-127	494
รวม	1,220	579	453	9	170	0	9	0	7,745,401	1,127,497	6,617,904	6	77	(132)	1,352

(นางสนธยา มีศรี) ผู้รายงาน

สำเนาเรียน

ท่าน ผอ.

รอง ผอ. ฝ่าย.

รอง ผอ. ศจร. 1, 2, 3

- เพื่อโปรดทราบ

จข. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, ปอ.

ท.สจร., ท.กทบ., ท.กบร. 1, 2, 3, ท.ศปส.

- เพื่อทราบ

(นายเสริมชาติ สุจริตพงศ์)

ท. สกม.

16 ส.ค. 2539

สถิติช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุ ประจำเดือน ธันวาคม 2538

เขต	3.00-6.00 น.	6.01-9.00 น.	9.01-12.00 น.	12.01-15.00 น.	15.01-18.00 น.	18.01-21.00 น.	21.00-24.00 น.	24.01-3.00 น.	รวม
1	2	14	9	10	19	12	6	2	74
2	14	18	20	24	16	18	5	2	117
3	9	16	15	20	23	13	11	5	112
4	2	9	18	20	8	13	7	2	79
5	5	24	23	19	24	20	6	4	125
6	10	16	21	26	14	13	4	1	105
8	5	14	10	12	13	7	5	1	67
9	7	13	16	14	17	12	5		84
10	3	9	24	15	18	9	6	6	90
ปอ.	25	67	79	64	64	42	24	2	367
			สูงสุด ↑					↓ ต่ำสุด	
									รับรองสำเนาถูกต้อง 3
รวม	82	200	235	224	216	159	79	25	1,220

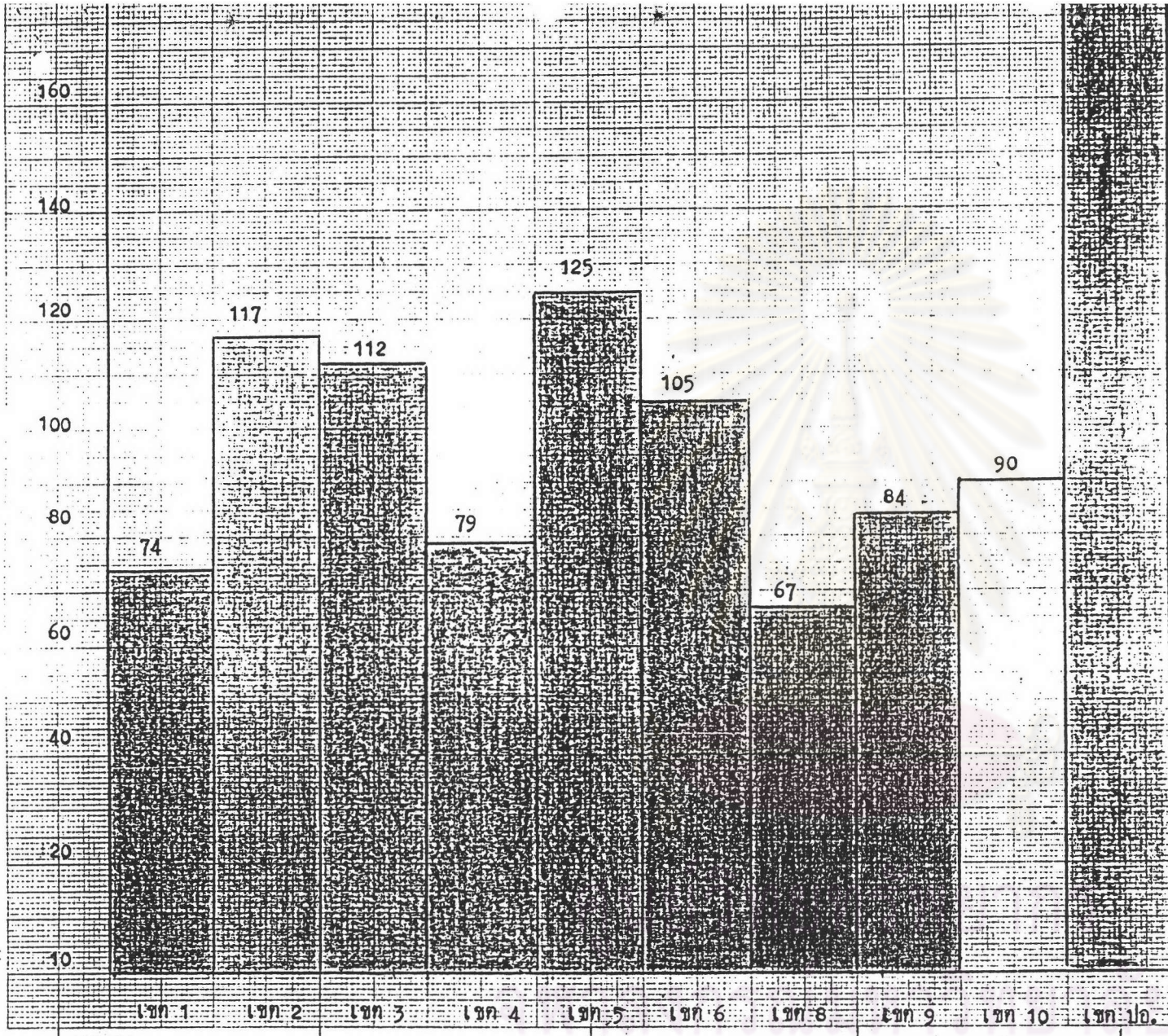
สำนักงานกฎหมาย ผู้รายงาน





กราฟแสดงสถิติอุบัติเหตุ

ประจำเดือน ธันวาคม 2538

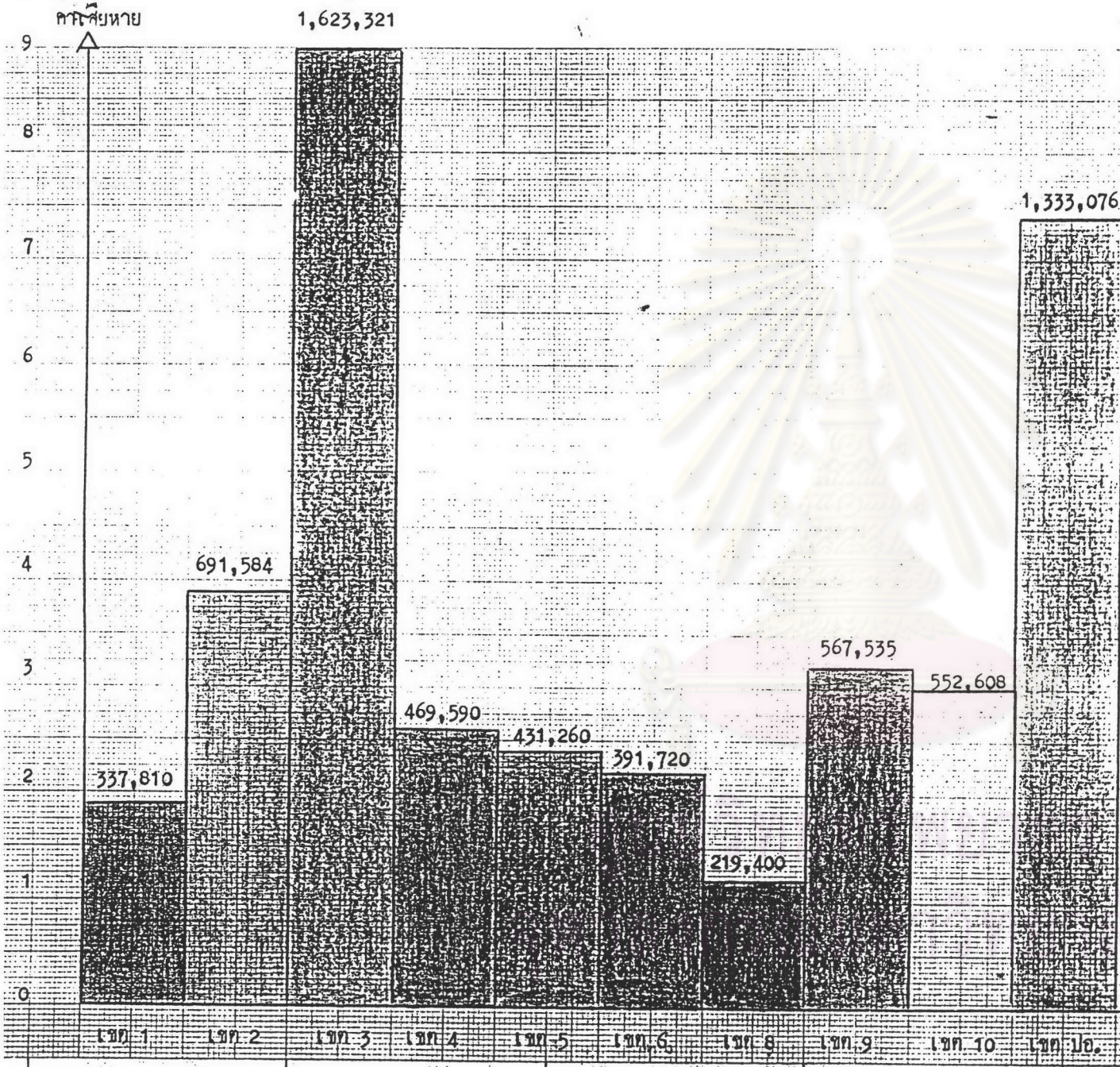


รับรองสำเนาถูกต้อง

3

เขต สำนักงานกฎหมาย





กราฟแสดงจำนวนเสียชีวิตอุบัติเหตุไทยประมาณ  
 ประจำเดือน ธันวาคม 2538  
 มาตราส่วน 1 : 180,000 (บาท)

รับรองสำเนาถูกต้อง  
 3  
 สำนักควบคุมความ



สถิติอุบัติเหตุ เขต 1-11 ปี 2539

วันที่ เดือน ปี	จำนวนราย ของอุบัติเหตุ	รายการประเภทอุบัติเหตุ							ค่าเสียหายโดยประมาณ			จำนวนผู้ เสียชีวิต	จำนวนผู้ บาดเจ็บ
		องค์การฯ ผิด	องค์การฯ ถูก	ประมาณ ร่วม	คดี	ผู้โดยสาร ตก	เหตุสุดวิสัย	อื่น ๆ	องค์การฯ จ่าย	องค์การฯ รับ	สรุปค่าเสียหาย ที่จ่ายจริง		
ม.ค. 39	1,191	577	444	12	144	-	14	-	6,307,255.-	1,134,915.-	5,172,340.-	7	80
ก.พ. 39	1,232	607	442	23	147	-	13	-	6,417,782.-	893,893.-	5,523,889.-	5	49
มี.ค. 39	1,280	665	435	9	165	-	6	-	7,092,435.-	1,246,993.-	5,845,442.-	5	108
เม.ย. 39	1,249	605	448	6	174	-	16	-	7,166,243.-	1,032,697.-	6,133,546.-	8	65
พ.ค. 39	1,249	609	466	6	161	-	7	-	6,660,315.-	1,093,570.-	5,566,745.-	10	89
มิ.ย. 39	1,242	566	475	7	182	-	12	-	7,360,407.-	1,042,849.-	6,317,558.-	3	98
ก.ค. 39	1,399	662	514	12	205	-	6	-	6,344,384.-	1,376,090.-	4,968,294.-	7	80
ส.ค. 39	1,281	622	439	6	200	-	14	-	7,365,667.-	1,104,793.-	6,260,874.-	8	111
ก.ย. 39	1,168	513	430	10	205	-	10	-	6,701,138.-	1,180,826.-	5,520,312.-	6	74
ต.ค. 39	1,284	660	453	10	150	-	11	-	9,673,111.-	1,290,446.-	8,382,665.-	4	62
พ.ย. 39	1,221	602	418	4	182	-	15	-	6,408,096.-	1,130,076.-	5,278,020.-	2	57
ธ.ค. 39	1,224	668	383	6	167	-	-	-	6,000,705.-	1,013,568.-	4,987,137.-	4	65
	15,020	7,356	5,347	111	2,082	-	124	-	83,497,538.-	13,540,716.-	69,956,822.-	69	938

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

# รายงานอุบัติเหตุ ประจำเดือน ธันวาคม 2539

เขต	จำนวน รายงาน อุบัติเหตุ	รายการประเภทอุบัติเหตุ							ค่าเสียหายโดยประมาณ			จำนวน ผู้ตาย	จำนวน ผู้บาดเจ็บ	จำนวนอุบัติเหตุ + เพิ่ม - ลดลง	จำนวนรวมงาน อุบัติเหตุ เดือน พ.ย. 39
		องค์การ- ฝึก	องค์การ- ถูก	ประมาณ รวม	เป็นคดี	ผู้โดยสาร ตกลง	ผู้ขับขี่	อื่นๆ	องค์การ- บาท	องค์การ- รับ บาท	สรุปค่าเสียหาย ที่แท้จริง/บาท				
1	103	52	35		16			297,900	77,760	220,140	1	4	27	76	
2	119	48	53		18			568,747	68,571	500,176		2	23	96	
3	102	38	39		25			281,130	74,950	206,180		8	8	94	
4	98	72	23		3			448,820	34,125	414,695		6	23	75	
5	88	36	38		14			221,990	62,330	159,660		2	10	78	
6	102	53	37		12			750,850	111,250	639,600	1	5	10	92	
8	69	47	19		3			286,929	39,700	247,229		6	(13)	82	
9	82	49	26		7			318,913	32,930	285,983		5	15	67	
10	70	41	22		7			318,775	31,502	287,273			(28)	98	
ปอ.	391	232	91	6	62			2,506,651	480,450	2,026,201	2	27	(72)	463	
รวม	1,224	668	383	6	167	-	-	6,000,705	1,013,568	4,987,137	4	65	3	1,221	

การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

สำเนาเรียน ท่าน ผอ.

รอง ผอ. ผบร.

รอง ผอ. ผดร. 1, 2, 3

- เพื่อโปรดทราบ

ทส/ม.

จข. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, ปอ.

ห. สผง., ห. กพบ., ห. กบร. 1, 2, 3, ห. ผปส.

- เพื่อทราบ

สำนักงานกฎหมาย

(นางสนธยา มีศรี)

ผู้รายงาน

แผนกธุรการ  
ที่ 000764  
24 ธ.ค. 2539 เวลา 12.30 น.

หมายเหตุ

ค่าเสียหายผู้กระทำความผิดประมาณ 6,000,705 - บาท

บริษัททศปช. จำกัด รับผิดชอบตามกรมธรรม์

(นายบรรยง คุโรวาท)

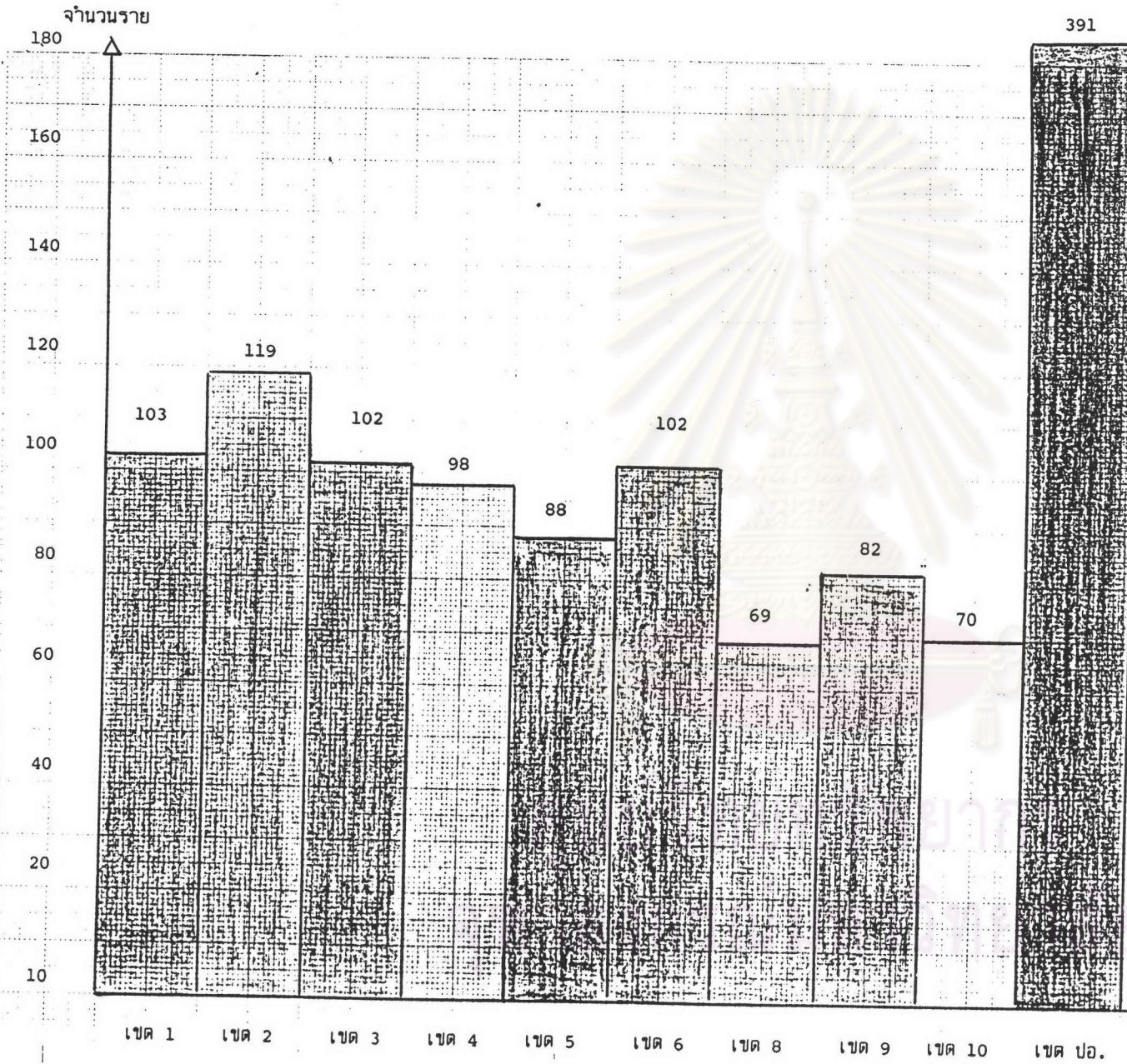
ผู้อำนวยการ  
๒๓ ธ.ค. ๒๕๓๙

(นายเสริมชาติ สุจริตพงศ์)

ห. สกม.

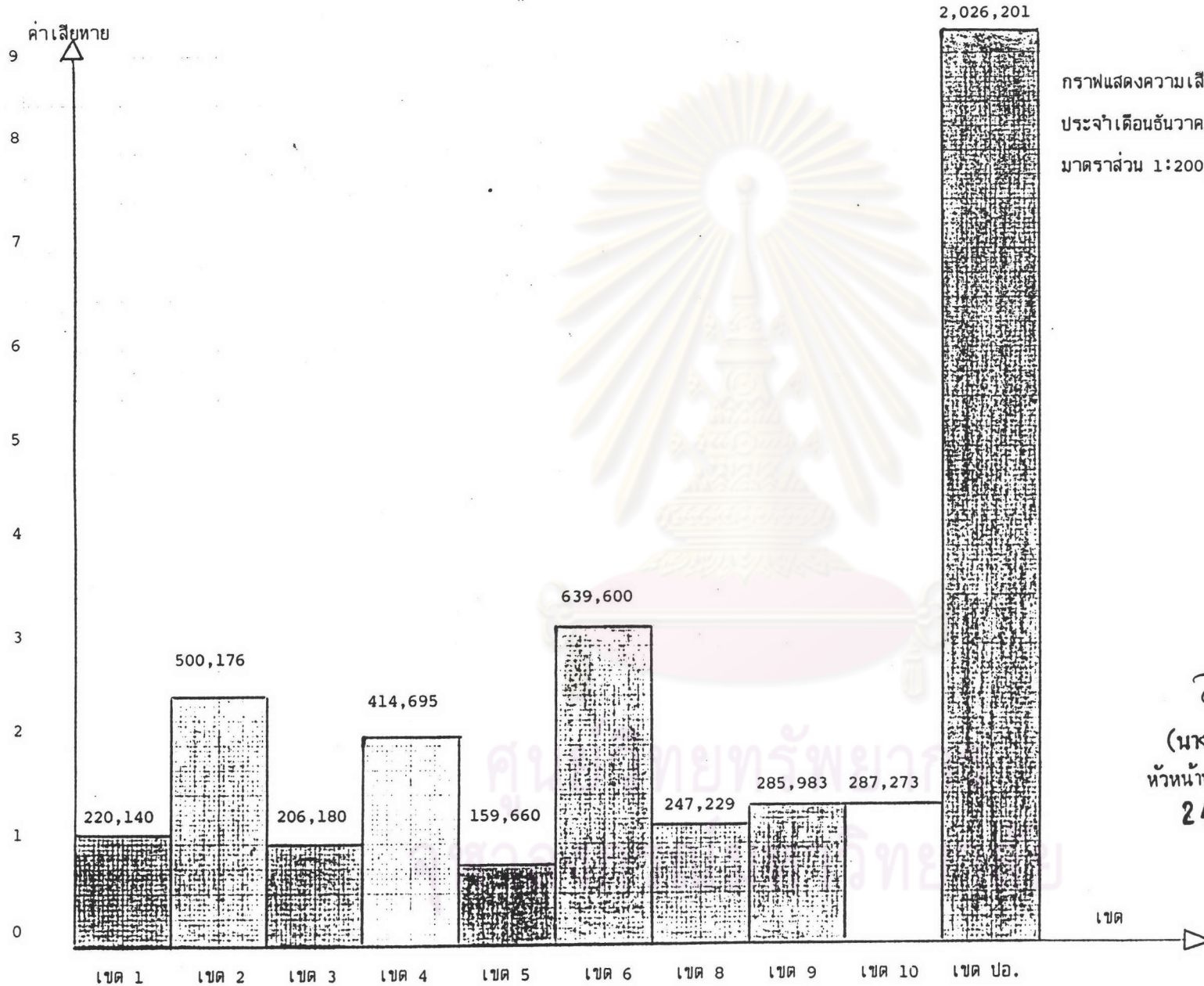
24 ธ.ค. 2540





กราฟแสดงสถิติอุบัติเหตุ  
ประจำเดือนธันวาคม 2539

(นางชัชยา สิริหงส์)  
หัวหน้าหมวดธุรการ (สทม.)  
24 ส.ค. 2540



กราฟแสดงความเสียหายอุบัติเหตุ (โดยประมาณ)  
 ประจำเดือนธันวาคม 2539  
 มาตรฐาน 1:200,000 (บาท)

๒๓  
 (นางอรรษา สิริหงส์)  
 หัวหน้าหมวดธุรการ (สท.ม.)  
 24 ส.ค. 2540



## สถิติช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุ ประจำเดือน ธันวาคม 2539

เขต \ เวลา	03.00 น. -06.00 น.	06.01 น. -09.00 น.	09.01 น. -12.00 น.	12.01 น. -15.00 น.	15.01 น. -18.00 น.	18.01 น. -21.00 น.	21.01 น. -24.00 น.	24.01 น. -03.00 น.	รวม
1	8	12	23	18	14	17	10	1	103
2	8	17	21	19	25	16	10	3	119
3	9	16	20	11	18	13	7	8	102
4	6	14	20	18	22	13	4	1	98
5	7	16	13	13	13	16	8	2	88
6	5	17	14	16	21	20	7	2	102
8	7	9	8	10	20	10	4	1	69
9	4	16	9	18	11	14	8	2	82
10	4	9	11	11	14	8	12	1	70
ปอ.	20	62	86	77	63	61	19	3	391
					ร.บ.รองสถานีถูกตัด				
			สูงสุด ↑		(นางอริยา สิริหงส์)			↓ ต่ำสุด	
					หัวหน้าหมวดจราจร (สภ.ม.)				
					24 ส.ค. 2540				
รวม	78	188	225	211	221	188	89	24	1,224

สำนักงานกฎหมาย

สายการเดินทางเมล์ชนิดธรรมดาขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

สาย	วิ่งระหว่างต้นสาย - สุดสาย	สาย	วิ่งระหว่างต้นสาย - สุดสาย
1	บางปะกอก - ท่าเตียน	40	ขนส่งเอกมัย - วัดเจ้าอาม
2	ลำโพง - ปากคลองตลาด	42	ท่าพระ - เสาชิงช้า (วนซ้าย - วนขวา)
3	บ้านพักนิคมรถไฟ ก.ม.11 - คลองสาน	43	ตลาดปิ่นทอง - เทเวศร์
4	ท่าเรือคลองเตย - ท่าหน้าภาษีเจริญ	44	ตลาดแยกบีแลนด์ - ท่าเตียน
5	เตาปูน - จักรวรรดิ	45	ลำโพง - ราชประสงค์
7	คลองขวาง - หัวลำโพง	46	วิทยาเขตรามคำแหง - รongเมือง
9	ท่าหน้าภาษีเจริญ - ศรียาน	47	ท่าเรือคลองเตย - กรมที่ดิน
11	ประเวศ - มานูญครอง	48	วิทยาเขตรามคำแหง - วัดโพธิ์
12	หัวขวาง - กระทรวงพาณิชย์	49	คลองเปรมประชากร - สามแยก
13	คลองเตย - หัวขวาง	50	พระราม 7 - สวนลุมพินี
14	ศรียาน - สวนลุมพินี	51	ปากเกร็ด - ท่าหน้าบางโพธิ์
15	ท่าพระ - บางลำภู	54	วงกลมรongเมือง - หัวขวาง
16	เตาปูน - สุวรงค์	58	มีนบุรี - ประตูน้ำ
17	สะพานกรุงเทพ - อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	59	รังสิต - สนามหลวง
18	บางซื่อ - อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	60	สวนสยาม - ปากคลองตลาด
20	ป้อมพระจุลฑา - ท่าหน้าดินแดง	61	มหาวิทยาลัยรามคำแหง - อนุสาวรีย์ชัยฯ
21	สวนธนบุรีรมย์ - จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	62	สถานีประดิษฐ์ - อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ
22	คู่อุทิศประดิษฐ์ - มหาวิทยาลัยรามคำแหง	63	วัดนครอินทร์ - อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ
23	ลำโพง - เทเวศน์	64	นนทบุรี - สนามหลวง
24	ประชาชนเวศน์ 3 - อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	65	วัดปากน้ำ(นนทบุรี) - โรงละครแห่งชาติ
25	คู่อุทิศ - ท่าช้าง	66	ประชาชนเวศน์ 2 - สายใต้ใหม่
26	มีนบุรี - อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	67	วัดเสมียนนารี - ซองนนทรี
27	มีนบุรี - อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	68	บางขุนเทียน - วงเวียนใหญ่ - บางลำภู
29	รังสิต - หัวลำโพง	69	สนามบินน้ำ - อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ
30	นนทบุรี - สายใต้ใหม่	70	ประชาชนเวศน์ 3 - สนามหลวง
32	ปากเกร็ด - วัดโพธิ์	71	สวนสยาม - วัดธาตุทอง
34	รังสิต - หัวลำโพง	72	ท่าเรือคลองเตย - เทเวศร์
35	สถานีประดิษฐ์ - เสาชิงช้า	73	หัวขวาง - สะพานพุทธ
36	หัวขวาง - สีพระยา	74	คลองเตย - หัวขวาง
37	แจ้งร้อน - มหานคร	75	วัดพุทธบูชา - หัวลำโพง



สาย	วิ่งระหว่างต้นสาย - สุดสาย	สาย	วิ่งระหว่างต้นสาย - สุดสาย
76	เคหะชุมชนธนบุรี - เพลินจิต	134	ย่านสินค้าพหลโยธิน - บางบัวทอง
77	สาทร - ย่านสินค้าพหลโยธิน	136	กรมศุลกากร - สวนจตุจักร
79	ตลิ่งชัน - ราชประสงค์	137	วงกลมรามคำแหง - ถนนรัชดาภิเษก
80	หนองแขม - สนามหลวง	138	สวนจตุจักร - พระประแดง (ทางด่วน)
82	พระประแดง - บางลำภู	140	อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ - เคหะธนบุรี(ด่วน)
83	วงกลมตลิ่งชัน - สถานีรถไฟธนบุรี	141	บางกระเจ็ด-จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย(ด่วน)
84	อ้อมใหญ่ - คลองสาน	142	คู่อแพรกษา - เคหะธนบุรี (ทางด่วน)
85	วัดแจ้งร้อน - พาหุรัด	143	แฮปปี้แลนด์ - เทคโนโลยีจอมเกล้า
89	เทคนิคกรุงเทพ - วงเวียนใหญ่	145	คู่อแพรกษา- สวนจตุจักร
91	หมู่บ้านเศรษฐกิจ - สนามหลวง	151	แฮปปี้แลนด์ - มีนบุรี - เคหะชุมชนลาดกระบัง
93	หมู่บ้านนักกีฬาแหลมทอง - สีพระยา	152	แฮปปี้แลนด์-สุขาภิบาล3- เคหะชุมชนลาดกระบัง
95	รังสิต - มหาวิทยาลัยรามคำแหง	201	ห้วยขวาง - สนามหลวง
96	หมู่บ้านปฎิวิกรณ์ - เสาชิงช้า	203	นนทบุรี - สนามหลวง
97	นนทบุรี - รพ.สงฆ์	204	กทม.2 - ท่าหน้าราชวงศ์
98	วงกลมห้วยขวาง - กล้วยน้ำไท	205	กรมศุลกากร(คู่อคลองเตย) - คู่อท่าพระ
99	เทเวศร์ - รามคำแหง	206	พระโขนง - ม.เกษตร
101	วัดม่วง (กม.) 15 - บางมด	ท.1	ปากเกร็ด - อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ (ทางด่วน)
102	ปากน้ำ - ชองนนทรี	ท.4	ราม ฯ 2 - อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ (ทางด่วน)
103	ทำนุภาชีเจริญ - แยกกรุงธน		
104	ปากเกร็ด - อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ		
105	มหาชัยเมืองใหม่ - คลองสาน		
106	ลาดหญ้า - สวนลุมพินี		
107	ทางด่วนบางเขน - คลองเตย		
111	วงกลมตลาดพลู - บุคคโล		
112	นนทบุรี - สายใต้ใหม่		
114	คู่อเขมา - แยกลำลูกกา		
117	กทม 2 - วัดเขมา		
122	มหาวิทยาลัยรามคำแหง- ย่านพหลโยธิน		
126	บางเขน - มหาวิทยาลัยรามคำแหง		
129	ม.เกษตรศาสตร์ - ลำโพง (ด่วน)		